

# Miljöregler riskerar att slå ut fartygstransporter

29 april 2011 kl 12:46, uppdaterad: 29 april 2011 kl 19:17

**Beslutet om skärpta gränsvärden för svavel i fartygsbränslen slår oerhört mycket hårdare mot svensk industri än mot våra konkurrenter i övriga världen. Beslutet är ett allvarligt hot mot sysselsättning och välfärd i Sverige. Dessutom är det kontraproduktivt ur miljösynpunkt, eftersom sjötransporter ersätts av lastbilar, skriver företrädare för svenska industriföretag, rederier och fackföreningsrörelsen.**

Hösten 2008 beslutade Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) om skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle i vårt närområde. Det handlar om radikala sänkningar. Gränsvärdet för svavel i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks till 0,1 viktprocent från år 2015.

För övriga världen, inklusive större delen av EU, tillämpas däremot gränsvärden på 3,5 procent till år 2020, eller mer troligt ända fram till år 2025.

**I våra konkurrentländer kommer det alltså att vara tillåtet med 35 gånger så höga svavelnivåer, vilket ger dem möjlighet att använda ett betydligt billigare bränsle. Det är orimligt att svenska företag varje år ska betala tiotals miljarder extra för sina transporter jämfört med konkurrenterna, bara för att Sverige ska kunna stoltsera internationellt.**

Den svenska exportindustrin verkar på en hårt konkurrensutsatt, global marknad, där merkostnaderna inte kan övervältras på kunderna. Alla merkostnader måste därför hanteras av företagen själva genom rationaliseringar på hemmaplan.

De ökade sjötransportkostnaderna leder till direkta merkostnader som kan uppgå till 28 miljarder kronor, enligt Sjöfartsverkets beräkningar. Därtill kommer indirekta kostnader. Beloppet motsvarar årslönen för 111000 undersköterskor eller, annorlunda uttryckt, 383 nya välfärdstjänster per kommun och år. Därför är det lätt att inse att så stora merkostnader får betydande konsekvenser för de berörda företagen. Det kommer att leda till uteblivna investeringar, personalneddragningar och i längden till en försämrad välfärd för alla i vårt samhälle.

**När investeringar skjuts på framtiden och anläggningar i värsta fall läggs ner handlar det inte bara om att människor förlorar sina jobb i industrin. Runt industrierna finns nätverk av mindre företag, såsom underleverantörer, maskintillverkare, konsulter och andra tjänster, vilka har stor betydelse för den lokala och regionala tillväxten.**

I slutänden kommer även den offentliga verksamheten i form av förskolor, skolor, vårdcentraler, kollektivtrafik med mera att tvingas lägga ner när underlaget viker. Ett par exempel på orter där detta skulle synas tydligt är Oxelösund med 2 500 personer anställda vid SSAB och Sundsvall med 2000 SCA-anställda. De skärpta gränsvärdena sätter med andra ord en ordentlig spik i kistan för visionen om att hela Sverige ska leva.

**Industrin förstår behovet av miljölagstiftning och att alla måste ta ansvar för sina utsläpp, vilket även gäller sjöfarten. Däremot måste reglerna utformas så de har en tydlig miljönytta och står i proportion till problemets omfattning. De nya svavelreglerna gör inte det. Tvärtom.**

Den tydligaste effekten kommer, utöver industrins försämrade konkurrenskraft, att bli att koldioxidutsläppen ökar när sjötransporter ersätts med lastbilar. Enbart för SCA i Sundsvall innebär det ytterligare 500 långtradare om 60 ton per dag. Om hela godsvolymen flyttas från sjötransport till lastbilar blir det på ett år 182 500 långtradare med släp som ska gå fram och tillbaka till Sundsvall på E4:an. Men inte nog med det. Gods härrörande från linjer utgående från södra Sverige kommer att flyttas över på vägarna i en mängd som motsvarar ytterligare hundratusentals lastbilstransporter. Enbart för Stena Line handlar det om över 150 000 lastbilar.

**Mot denna bakgrund är det anmärkningsvärt att regeringen har ställt sig bakom de nya reglerna. Än mer anmärkningsvärt är att detta gjordes utan någon som helst analys av de samhällsekonomiska konsekvenserna.**

Att svavelbeslutet har blivit fel för Sveriges del och fattats utan tillräckligt underlag är uppenbart. Lika uppenbart är det därför att beslutet måste ändras så att det står i rimlig proportion till det problem som ska hanteras. Med beaktande av hur viktig basindustrin är för Sverige ifråga om både ekonomi och sysselsättning – inte minst regionalt – är det vår gemensamma uppfattning att denna industri inte bör särbehandlas negativt i förhållande

till vad som gäller internationellt och absolut inte på annat sätt än vad som gäller i EU generellt.

**Industrin uppmanar därför den svenska regeringen med infrastrukturminister Catharina Elmsäter-Svärd och miljöminister Andreas Carlgren i spetsen att se till att beslutet ändras till den nivå som kommer att tillämpas i övriga EU och resten av världen senast år 2025, det vill säga lägst 0,5 viktprocent svavel. Men det är bråttom. En inlägga från regeringen måste vara IMO tillhanda i början av maj. Det går inte att vänta och se. Då riskeras landets sysselsättning och välfärd.**

**ANDERS ULLBERG**

styrelseordförande, Boliden AB

**JAN JOHANSSON**

vd och Koncernchef, Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA

**LARS JONSSON**

ordförande i Pappers avdelning 167 vid Östrands massafabrik och facklig företrädare i SCA:s koncernstyrelse

**MARTIN LINDQVIST**

vd och Koncernchef, SSAB AB

För facken på SSAB:

**STURE BERGVALL**

IF Metall, Borlänge

**BO JERRÄNG**

PTK, Oxelösund

**BO KARLSSON**

IF Metall, Boliden

**DAN STEN OLSSON**

vd och Koncernchef, Stena

**JÖRGEN LORÉN**

Sveriges Fartygsbefälsförening

---