

Redaktör: Marie Sundberg, debatt@di.se Telefon 08-573 650 98

Skärpta krav på svavelutsläpp höjer kostnaden för fartygsbränslen med 70 procent. Sjöfartsverkets rapport, som presenteras i dag, visar att kraven kostar svenskt näringsliv 28 miljarder kronor samtidigt som nyttan uppskattas till 7 miljarder. Gör inte detta till svensk lag utan en konsekvensanalys, skriver nio representanter för näringslivet i Sverige.

Nya krav på fartygsbränsle lägger krokben för näringslivet

Trots att politiker i allmänhet och inte minst regeringen säger sig värna svensk industris konkurrenskraft, har de medverkat till ett beslut i motsatt riktning. I oktober 2008 beslutade den internationella sjöfartsorganisationen IMO att oväntat kraftigt skärpa kraven på den tillåtna svavelhalten i fartygsbränslen. De nya kraven slår extra hårt mot sjöfart i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Det finns miljöargument för sänkta svavelhalter, men samtidigt bör åtgärderna vara kostnadseffektiva och stå i proportion till problemets omfattning. De beslutade åtgärderna medför betydande kostnader för konsumentvaror och insatsvaror för industrin. De svenska konsumenterna och exportföretagen får bära bördan.

Bortsett från de negativa ekonomiska effekterna för svenskt vidkommande rimmar beslutet illa med EU:s inre marknad. Sjöfartsverket räknar med att beslutet kommer att driva upp priset på fartygsbränslen med minst 70 procent.

Detta beslut har den svenska regeringen välkomnat. Det anmärk-

"De nya reglerna är ett nytt hinder för det svenska näringslivet, för exportindustrin, sjöfarten och hamnarna."

ningsvärda är att det inte har funnits någon analys av de samhälls-ekonomiska konsekvenserna av skärpningen. Först i dag, ett halvår efter beslutet, presenterar Sjöfartsverket en rapport som redogör för några av konsekvenserna.

För det svenska näringslivet handlar det om en direkt merkostnad på 28 miljarder kronor årligen. Den mer omfattande samhällsekonomiska kostnaden är inte uppskattad och är betydligt större. Nyttan av de minskade svavelutsläppen uppskattar dock Sjöfartsverket till cirka 7 miljarder kronor.

Fartygstransporter från andra delar av världen till Europa, kommer trots betydligt längre transporttider och högre utsläpp att bli mer konkurrenskraftiga. Det kan plötsligt bli billigare att leverera från Sydamerika och Asien, än från Sverige till EU-länderna på kontinenten än från Sverige.

Det blir en avsevärd konkurrensnackdel för Sverige. Den svenska exportindustrin verkar på en global, hårt konkurrensutsatt, marknad. Varje merkostnad måste företagen hantera själva, genom kostnadsminskningar och rationaliseringar på hemmaplan.

Beslutet innebär en klar miljö-nackdel genom att godstransporter flyttas från fartyg till landtransporter, eller skeppas från Sydamerika till Tyskland i stället för från Sverige. Rapporten pekar på en ökning av lastbilstransporterna med upp till 6 procent. Det skulle då motsvara 300 000 ton koldioxid i ytterligare utsläpp. Rapporten pekar samtidigt på en möjlig, kraftig ökning av järnvägstrafiken, men den tar ingen hänsyn till att kapaciteten för detta saknas i järnvägsnätet.

Vårt budskap till regeringen, till näringsminister Maud Olofsson som arbetar för de svenska företagens konkurrenskraft, till miljöminister Andreas Carlgren som driver klimat- och miljöfrågor ur ett internationellt perspektiv och till infrastrukturminister Åsa Torstensson vars arbete är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv i hela landet är: Se helheten, se konsekvenserna.

De nya reglerna är ett nytt hinder för det svenska näringslivet, för exportindustrin, sjöfarten och hamnarna. Kostnaden är stor och nyttan är jämförelsevis liten och osäker. Sjö-

farten, ett transportslag som politiker i Sverige och EU har hyllat som bra för miljön och klimatet och vill se mer av, missgynnas kraftigt samtidigt som industris konkurrenskraft minskar.

Vi vill se en grundlig och relevant konsekvensanalys innan sådana krav införs i svensk lagstiftning. Sådana krav kan rimligen inte ensidigt införas i Sverige utan måste gälla inom hela EU.

MARIE S ARWIDSON
vd, Skogsindustrierna

ELISABETH NILSSON
vd Jernkontoret

ANNIKA LUNDIUS
vice vd, Svenskt Näringsliv

HÅKAN FRIBERG
vd, Redareföreningen

PETER JEPSSON
vd, Sveriges Hamnar

MAGNUS HUSS
vd, Plast- och Kemiföretagen

DAG KLACKENBERG
vd, Svensk Handel

TOMAS FROM
vice vd, Svemin

ANDERS NARVINGER
vd, Teknikföretagen