

2014-05-05

Er ref: Ingela Sundelin, Miljödepartement

Diariernr: M2014/345/R

## **Yttrande över promemorian avseende ändring av förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle**

Promemorian berör ändringar i den så kallade svavelförordningen och implementerar svaveldirektivet, vilket innebär att sjöfarten får använda marint bränsle med maximal 0,10 % svavel.

### **SAMMANFATTNING**

- § 13 måste ta höjd för att användningen av skrubbers är ny till sjöss, d.v.s. det råder ännu inte full tillgänglighet på utrustningen, annars riskerar regelverket att hindra miljötekniken till sjöss
- Bränsleleverantören är den part som ska hållas ansvarig vid felaktigt levererad bränslekvalitet
- Utöver ovanstående, tillstyrks lagändringarna i promemorian
- Regeringen bör se till att bevara näringslivets konkurrenskraft genom att införa kompensationsåtgärder i storleksordningen 4-7 MDSEK
- Regeringen bör initiera en studie för att studera ekonomiska, strukturella dynamiska effekter för svenska företag som ändrade logistikflöden och ökat behov av infrastrukturåtgärder, samt följa upp implementeringen av svaveldirektivet för att säkerställa konkurrensneutralitet.

### **REMISSYTTRANDE**

För att främja teknikutveckling mot en miljövänligare sjöfart är det av stor vikt att regelverket anpassas för att spegla verkligheten. Skrubbers är en gammal teknik, som nu införs på vissa sjötransporter för att möta svavelkraven. Även om tekniken är beprövad är tillämpningen ombord på fartyg ny. Fartyg har andra förutsättningar än landbaserad industri, då fartyget är i ständig rörelse. Reglerna i § 13 måste ta höjd för att tekniken är ny till sjöss och att full tillgänglighet på utrustningen inte alltid råder. Genom den hårda tolkning av § 13, som Miljödepartementet gör, riskeras att teknisk utveckling avseende reningsutrustning hindras.

Många transportköpare ansvarar idag för bunkerkostnader, t.ex. i långtidschartrade fartyg där bränslet oftast inte ingår i kontraktet. Eftersom det kommer att finnas en stor prisskillnad mellan marint bränsle med låg svavelhalt och hög svavelhalt, finns det en risk att bränsleleverantören inte levererar den kvalitet som överenskommit. Transportköpare har intentionen att göra rätt och regelverket bör därför riktas så att

den som levererat ett bränsle hålls ansvarig om det sedan visar sig att bränslet inte håller den kvalitet som överenskommet.

Utöver ovanstående kommentarer, tillstyrks lagändringarna i promemorian.

Gemensamt önskar vi att regeringen verkar för att bevara näringslivets konkurrenskraft, enligt tidigare utfästelse i budgetpropositionen, och på olika sätt kompensera för att nå upp till nivån 4-7 MDSEK som svaveldirektivet kommer att kosta svenska transportköpare årligen.

Miljödepartementet, tillsammans med Näringsdepartementet och Finansdepartementet, bör även gemensamt initiera en studie för att studera ekonomiska, strukturella och dynamiska effekter för svenska företag som ändrade logistikflöden och ökat behov av infrastrukturåtgärder. Det är också av stor vikt att uppföljning sker av implementeringen av svaveldirektivet, för att säkerställa konkurrensneutralitet.

#### VÅR UTGÅNGSPUNKT

På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är industrin starkt beroende av väl fungerande transporter för sin internationella konkurrenskraft. För att begränsa avståndsnackdelarna vid export har industrin byggt upp effektiva logistik- och transportsystem ofta innefattande sjötransporter. Effektiva transporter är nödvändiga för både färdigvaror och råvaror. Sjöfarten är enormt viktig för alla Sveriges företag då 90 % av import/export sker sjövägen. Det är mycket positivt att regeringen uppmärksammar sektorn genom olika typer av handlingsplaner.

Med en konkurrenskraftig sjöfart så kan ytterligare jobb skapas genom att godsvolymer ökar på sjön, eller i alla fall inte minskar. Den i särklass viktigaste frågan för transportköpare och även sjöfartsnäringen de närmaste åren är de nya svavelreglerna för marint bränsle. Transportköpare har varit kritiska de nya reglerna på grund av de stora ekonomiska effekterna reglerna medför. Myndigheten Trafikanalys har gjort en konsekvensbeskrivning som visar på kostnadsökningar för bränsle mellan 20–70 procent och strukturomvandlingar inom industrin som följd. Total beräknas kostnaden för svenska transportköpare på grund av svaveldirektivet vara i storleksordningen 4-7 MDSEK, enligt Trafikanalys.

Under 2013 har flera transportfrågor varit aktuella och dessvärre leder flertalet av förslagen och besluten till kostnadsökningar. Förutom de nya reglerna för svavel i marint bränsle ska läggas ökande banavgifter, införandet av ERTMS, Transportstyrelsens kraftigt höjda avgifter och ökande kostnader för diesel, genom skattehöjningar och kvotplikt för biodrivmedel. Tillsammans innebär dessa kostnader stora kostnadsökningar för transportköpare.

För att få en konkurrenskraftig sjöfartsnäring och konkurrenskraftiga företag måste regeringen på något sätt kompensera, enligt tidigare utfästelser, för de ökade kostnaderna i samband med svaveldirektivet. Ett sätt att göra det är att ta bort farledsavgifterna helt och istället anslagsfinansiera Sjöfartsverket. Transportstyrelsen bör även den på motsvarande sätt få ökad anslagsfinansiering. Att anslagsfinansiera dessa två myndigheter räcker dock tyvärr inte för att nå upp till nivån 4-7 MDSEK.

Industrin sysselsätter många människor och bidrar till BNP och handelsbalans. Men det är främst genom utrikeshandeln som basindustrins verkliga betydelse för svensk ekonomi visar sig. Numera uppgår basindustrins andel av Sveriges totala export till cirka 40 procent. Andelen har dessutom ökat kontinuerligt under det senaste decenniet. Skulle vi studera andelen av nettoexporten skulle den bli ännu högre. Av produkter från basindustrin har Sverige ett stort exportöverskott. Sverige skulle ha ett negativt handelsnetto utan basindustrin. Politiska förslag som ökar kostnaderna för basindustrin bör därför även beakta vilka effekter förslagen har på företagets konkurrenskraft. Detta gäller inte minst transportkostnaderna.

Vi konstaterar att de svenska transportmyndigheterna i dag inte har regeringens uppdrag att koordinera sina olika avgiftshöjningar. Våra organisationer föreslår därför att regeringen ger samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen – i uppdrag att koordinera sina framtida avgiftshöjningar och att genomföra gemensamma, samlade konsekvensanalyser.

I regeringens Logistikforum antogs den så kallade Jönköpingsdeklarationen, en avsiktsförklaring för att få en logistik i världsklass. En av punkterna i deklarationen<sup>1</sup> var att det behövs ”en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka konkurrenskraften”. Det är dags att regeringen lever upp till denna avsiktsförklaring.

I tidigare budgetproposition har även svavelreglerna kommenterats och regeringen gjorde i samband med detta en utfästelse om att de på grund av detta ska verka för att bevara näringslivets konkurrenskraft. Gemensamt önskar vi att regeringen verka för att bevara näringslivets konkurrenskraft, enligt tidigare utfästelse i budgetpropositionen.

Det är också av stor vikt att uppföljning sker av implementeringen av svaveldirektivet, för att säkerställa konkurrensneutralitet. Även en uppföljning bör ske för att följa de ekonomiska effekterna regeringen har för svenska transportköpare. Även strukturella och dynamiska effekter, så som ändrade logistikflöden och ökat behov av infrastrukturåtgärder för att motverka negativa effekter av regleringen, bör följas upp. Miljödepartementet, tillsammans med

---

<sup>1</sup> Från 2010-08-25: <http://www.regeringen.se/sb/d/13383/a/151033>

JERNKONTORET

Näringsdepartementet och Finansdepartementet, bör därför redan nu gemensamt initiera en studie som studerar ekonomiska och dynamiska effekter för svenska företag efter ikraftträdelsen.

Stockholm

2014-05-05



Guy Ehrling  
Kanslichef  
Näringslivets Transportråd



Karolina Boholm  
Transportdirektör  
För Skogsindustrierna



Anders Normann  
Ansvarig Miljöfrågor  
IKEM, Innovations- och  
kemiindustrierna



Bo-Erik Pers  
VD  
Jernkontoret



Per Ahl  
VD  
SveMin