

Tomas Ljungström, Sjöfartsverket

2009-10-15

Jernkontoret och Skogsindustriernas särskilda yttrande med avseende på Sjöfartsverkets uppdrag att utreda konsekvenserna av IMO:s nya regler för fartygs utsläpp av NO_x

Skogsindustrierna och Jernkontoret har valt att lämna in ett gemensamt yttrande över ovan nämnda rapport.

Vi är positiva till utredningen och stödjer särskilt Sjöfartsverkets slutsatser att:

- eventuella tvingande regler bör gälla globalt eller åtminstone inom hela EU
- om ett nytt NECA inrättas så bör det omfatta hela EU
- de förslag som ingår i den föreslagna handlingsplanen, måste utredas ytterligare och konsekvensbeskrivas med avseende på effekterna för svensk sjöfart och industri samt för miljön.
- avvakta ansökan om NECA till MEPC till dess att en ordentlig konsekvensutredning genomförs och en gemensam ansökan med andra EU-länder.

Uppdraget

Jernkontoret och Skogsindustrierna, anser att Sjöfartsverket inte följer regeringsuppdraget "Uppdrag att utreda *konsekvenserna* av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle och fartygs utsläpp av kväveoxider". Sjöfartsverket har begränsat och snävat in uppdraget jämfört med regeringens direktiv genom att tolka uppdraget som att man endast ska presentera en handlingsplan för minskade NO_x-utsläpp från fartyg och inte en konsekvensanalys. Detta är särskilt olyckligt mot bakgrund av hanteringen av IMO:s svavelkrav, där konsekvenser för näringslivet inte analyserades innan beslutet fattades. Vi anser att Sjöfartsverket ska, i enlighet med regeringsuppdraget, utreda konsekvenserna av de nya reglerna för NO_x-utsläpp. Det är svårt att ange hur handlingsplanen ska utformas utan full information inklusive en konsekvensanalys.

I utredningsuppdraget ska "Sjöfartsverket, efter hörande av expertgruppen, utvärdera vilka konsekvenser den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) nya regler för sjöfartens luftburna utsläpp kommer att innebära för svenskt näringsliv". IMO:s nya regler av luftburna utsläpp inkluderar kväveoxider, vilket också indikeras i titel till uppdraget. Enligt regeringsuppdraget ska därför konsekvenserna av kväveoxider utredas!

Regeringsuppdraget är daterat i november 2008. Trots detta väljer Sjöfartsverket att starta arbetet i augusti 2009. Detta borde ha påbörjats betydligt tidigare så att en ordentlig konsekvensanalys skulle ha kunnat redovisas den 15 oktober till regeringen. På den korta tiden som Sjöfartsverket har avsatt för uppdraget är det svårt att hinna fånga upp alla relevanta

Besöksadress
Kungsträdgårdsgatan 10
Postadress
Box 1721, 111 87 Stockholm

Telefon
08-679 17 00
Telefax
08-611 20 89

Föreningen Sveriges Skogsindustrier
Storgatan 19, Box 55525, 102 04 Stockholm
tel 08-762 72 60 fax 08-611 71 22
Servicebolag Arbio AB org. nr 55 60 67-2924



frågeställningar, än mindre att genomarbeta dem tillräckligt detaljerat. Expertgruppen ges dessutom bara knappt två veckor att inkomma med en analys av de förslag som Sjöfartsverket lägger fram.

Sjöfartsverket ska, enligt uppdraget, utvärdera IMO:s nya regler för kväveoxider och vad dessa kommer att innebära för svenskt näringsliv. Sjöfartsverket ska således ta fram en handlingsplan för implementering av IMO:s nya regler, vilken kan omfatta nationella och internationella åtgärder. Sjöfartsverket har istället valt att tolka regeringsuppdraget som så att de ska ta fram en handlingsplan för att minska kväveoxidutsläppen från fartyg utöver de regler som IMO redan har beslutat. Vi anser inte detta vara en del av uppdraget.

Allmänna principer

Vi anser att transportpolitiken måste utgå från följande principer:

- Hänsyn till svensk industris konkurrenskraft
- Mål och styrmedel ska harmoniseras internationellt eller minst på EU-nivå
- Konkurrens på lika villkor
- Endast ett styrmedel för varje mål
- Skatter och avgifter på lika villkor
- En harmoniserad inre marknad

Vi anser att Sverige inte ensidigt ska införa styrmedel för NO_x, utan sträva efter att dessa utformas så att åtminstone hela EU omfattas. Sjöfarten är internationell/global till sin karaktär och gynnas inte av regionala regler. Även konkurrensneutralitet gentemot industrier i andra länder är viktigt och innefattar även transportfrågor och sjöfart eftersom det hänger samman med företagets försäljning (export/import).

Synpunkter på IMO:s nya kväveoxidregler – det egentliga regeringsuppdraget

De nya IMO-kraven gäller främst nya fartygsmotorer och bör därför tekniskt vara tämligen oproblematiske att genomföra. Kraven kommer dock att ge ökade kostnader vilket tillsammans med kostnadspåslaget som de nya svavelreglerna innebär kommer att göra sjöfarten än mindre konkurrenskraftigt gentemot landtransporter. Om de nya IMO-reglerna endast kommer att omfatta Östersjön, eller Östersjön tillsammans med Nordsjön och Engelska kanalen, kan det innebära att området bara kommer att trafikeras av äldre fartyg för att kringgå reglerna. Detta vore en olycklig utveckling som varken gynnar sjöfarten, varuägarna eller miljön. Lämpligare vore att kväveoxidreglerna gäller för hela EU, vilket skulle minska en snedvridning av EU:s inre marknad och därmed vara mer konkurrensneutral.

Vi välkomnar åtgärder för förbättring av situationen i känsliga marina miljöer. Vad gäller luftburna utsläpp är dock inte en begränsning av utsläpp från sjöfarten i Östersjön tillräcklig, eftersom nedfallet av kväveföreningar inte alltid sker där de släpptes ut. För Östersjöns skull är det därmed viktigt att begränsa utsläppen av kväveoxider från sjöfarten inom hela EU. Att NO_x-reglerna omfattar hela EU är därför bra både från miljösynpunkt och från konkurrens-hänseende.

Innan beslut om ett NECA tas, d.v.s. innan en ansökan om att upprätta ett NECA överlämnas till något av de kommande MEPC mötena, måste en ordentlig konsekvensanalys genomföras precis så som Sjöfartsverket skriver i rapporten. Konsekvensanalysen ska gå igenom möjligheter och risker/hot med olika utformningar på ett NECA men också ta upp vad det kan

få för framtida konsekvenser om kraven inom ett NECA blir än hårdare. Denna konsekvensanalys måste omfatta även transportköpare.

Sverige har redan gjort misstaget att inte utreda konsekvenserna av reducerade svavelnivåer ordentligt i förväg. Detta misstag kommer att få stora ekonomiska konsekvenser. *Låt oss inte göra om samma misstag igen!*

Vi är positiva till de nya IMO-reglerna vad gäller kväveoxider OM de införs inom hela EU, men vi vill först se en konsekvensanalys vad gäller olika utformning av NECA innan vi ger ett enhälligt godkännande.

En samlande kommentar för alla dessa förslag är att konsekvenserna för transportköparen (primärt industrin) alltid måste inkluderas. En annan viktig princip som gäller i miljöpolitiken är PPP (polluter pays principle) och att inte överföra kostnader mellan branscher som kommit olika långt i sin utsläppsreduktion. Utan den snedvrids konkurrensen och gynnar inte de som tar stor miljöhänsyn tidigt (så kallade early movers).

Forskning och utveckling med fokus på innovation är nödvändigt!

Det behövs mer medel till forskning och utveckling av renare tekniker, speciellt för sjöfarten vars forskning länge varit eftersatt. En del i att trafikslagen ska kunna konkurrera på lika villkor är forskningen. Både Vägverket och Banverket har som en del i sitt uppdrag att stödja forskning för att de långsiktigt ska uppnå sina mål och den nationella transportpolitikens mål. Eftersom Sjöfartsverket är finansierat av farledsavgifter finns inte samma uppgift att långsiktigt stödja den forskning som behövs i den maritima sektorn. Trots detta stödjer Sjöfartsverket vissa forskningsprojekt, men bidraget är runt 5 MSEK vilket i jämförelse är extremt blygsamt. Det är naturligtvis djupt olyckligt och beklagligt att det förhåller sig på detta sätt. Kanske är det en del av problemet med att väldigt lite forskning sker på detta område, speciellt den behovsmotiverade forskningen som t.ex. reningsteknik för SO_x och NO_x. Sjöfartsverket har länge känt till dessa miljöproblem och hade kunnat, om de hade haft en forskningsbudget, initiera och finansiera flera projekt som vi skulle haft glädje av idag.

För att komma till rätta med en rad miljöproblem inom sjöfarten skulle ett sektorsövergripande forskningsprogram kunna instiftas t.ex. inom Vinnova där problemställningar som är relevanta för hela det maritima klustret tillsammans med transportköparnas syn skulle ges stor vikt. Att gå från forskning och utveckling till demonstration är ofta ett stort steg som kan behöva stöd. Innovationer måste tas till vara och utvecklas.

Staten bör för sjöfarten ta samma initiativ som gjorts på vägsidan t.ex. forskningsinitiativ som Fordonsforskningsprogrammet, Gröna Bilen etc. En del gemensamma FUD-insatser görs idag och satsningen Lighthouse är ett exempel på en bra sådan insats. Fler initiativ behövs och de behöver även skalas upp, bli fler samt ha fokus på innovation. Dessa satsningar bör ske via Vinnova och trafikverken i samverkan med näringen.

Det behövs en stark teknisk utveckling av motorer och bränslen samt förnyelse av fartygsflottor inom sjöfrakt. På 1980-talet var NO_x-utsläpp från bilar ett stort problem som löstes genom katalytisk avgasrening. På nya fartyg som tas i drift har motorerna bättre miljöegenskaper. Även i samband med ombyggnad av fartyg förbättras motorernas miljöprestanda. På lastbilssidan har fordonsindustrin, åkerier, speditörer och transportköpare

under många år haft fokus på miljöfrågor som dramatiskt förbättrat fordonsflottans miljöegenskaper. Sjöfartsnäringen har inte varit lika tidigt ute som bilindustrin men måste rimligtvis – liksom flyget – göra samma resa. Staten kan skapa bra förutsättningar för detta och hitintills har detta saknats.

Kilometerskatt är inte lösningen för att motverka överflyttning till väg

Sjöfartsverket skriver i sin utredning att överflyttning till framförallt vägtransporter kan till viss del motverkas genom ”road pricing” i form av kilometerskatter, Eurovinjett etc. Vi vill tydligt understryka att en kilometerskatt absolut inte en lösning. Skogsindustriernas och Jernkontorets åsikter mot kilometerskatten är väl kända. Ett införande av kilometerskatter ökar den totala kostnadsbördan för industrin och förvärrar konkurrenssituationen ytterligare. Det skulle leda till ytterligare minskade volymer för sjöfart eftersom kostnadsökningen skulle bli mycket allvarlig, vilket måste belysas i kommande konsekvensutredningar.

Vänliga hälsningar

Karolina Boholm
Skogsindustrierna

Jenni Ranhagen
Jernkontoret