

Transportstyrelsen  
Sjöfartsavdelningen  
Box 653  
601 15 Norrköping  
[sjofart@transportstyrelsen.se](mailto:sjofart@transportstyrelsen.se)  
Er referens: TSS 2009-3158

Karolina Boholm  
[karolina.boholm@skogsindustrierna.org](mailto:karolina.boholm@skogsindustrierna.org)  
08-762 30 72  
070-202 98 69

2010-05-07

## Remiss från Skogsindustrierna angående föreskrifter och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg

Skogsindustrierna, som en av Sveriges största transportköpare, vill lämna synpunkter på föreslagna föreskrifter om åtgärder mot förorening på fartyg och får anföra följande.

### SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa-, pappers- och den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation och företräder ett 60-tal massa- och papperstillverkare inom 28 företag/koncerner och ca 140 sågverk i ett 70-tal företag/koncerner. Värdet av exporterade skogsindustriprodukter uppgick 2008 till ca 130 MDSEK. På grund av Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet är skogsindustrin beroende av transporter.

Skogsindustrierna antog i april 2008 flera klimatmål inom ramen för branschorganisationens hållbarhetsprojekt. Ett av målen är att vi ska minska våra utsläpp av koldioxid från transporter med 20 % fram till 2020.

### ETT FÖRHASTAT BESLUT PÅ VAGA GRUNDER

IMO antog i oktober 2008 skärpta gränsvärden för svavel i marint bränsle. De nya reglerna innebär att gränsvärdet för svavel i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen sänks från 1,5 procent idag till 0,1 viktprocent år 2015 och från dagens 4,5 procent globalt till 0,5 viktprocent senast år 2025. Förhandlingar har pågått i frågan under många år, men IMO:s beslut var trots detta oväntat skarpt för alla utomstående. Mer anmärkningsvärt är att detta skett utan någon analys av de samhällsekonomiska konsekvenserna, liksom av de sammantagna miljökonsekvenserna. Samtidigt har dessa nya krav välkomnats av den svenska regeringen. En sänkning till 0,5 viktprocent accepteras av de flesta berörda parter, mervärdet av en sänkning till 0,1 viktprocent saknar i dagsläget vetenskapligt stöd.

### KONSEKVENSERNA

Sammantaget indikerar de beräkningar som gjorts en ökning av bränslekostnaderna på i genomsnitt 50-55 procent år 2015. För fartyg som mestadels transporterar gods mellan hamnar inom Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen kan

**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

ökningen av bränslekostnaderna emellertid uppgå till närmare 70 procent, enligt Sjöfartsverkets konsekvensanalys. Detta gäller för scenario 1/basalternativet, vilket är en konservativ bedömning eftersom scenario 2 och 3 omfattar ännu högre kostnadsökningar. Således kommer det dyrare bränslet att medföra ökning av sjöfartens transportkostnader med i genomsnitt 20-28 procent och för vissa varugrupper upp mot 45 procent. Utslaget på mängden transporterat gods har ökningen beräknats till mellan 20 och 100 kr/ton.

Skogsindustrin kommer att drabbas hårt, men beslutet slår mot de flesta svenska exportnäringar. Därför vill vi se en grundlig och relevant konsekvensanalys innan IMO:s krav om 0,1 % svavel i marint bränsle införs i svensk lagstiftning. Regler för svavel i sjöfart måste utformas i enhetlighet med den inre marknaden.

Södra Europa följer det globala beslutet om 0,5 procent senast år 2025. Samma nivå måste även gälla i norra Europa men kan dock införas tidigare, d.v.s. från 2015. Sverige bör inledningsvis bara implementera den första gränsvånen om 1,0 procent svavel i marint bränsle från 1 juli 2010 i svensk lagstiftning. Svensk skogsindustri har frivilligt använt marint bränsle med 1 procent svavelhalt sedan 1997 och välkomnar därför denna sänkning.

I underlaget från Transportstyrelsen (diarenummer TSS 2009-31-58) går att läsa under punkt 2.2 att "svensk sjöfart kommer att förorena mer än den internationella" om inte regleringen kommer till stånd. Detta är ett gravt felaktigt påstående. Problemet med reglerna i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen är just att det bara omfattar 0,3 % av världshaven och att på övriga områden kommer 4,5 %, eller från 2012 3,5 %, att gälla. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen kommer således att ha 35 gånger hårdare regler än länder i t.ex. södra Europa.

## SKOGSINDUSTRIERNA ANSER ATT

- En grundlig och heltäckande konsekvensanalys, måste ske innan IMO:s krav överförs i nationell lagstiftning.
- Vi kan inte ha olika regler inom EU:s inre marknad. Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen kan dock införa de globala reglerna om 0,5 % tidigare.
- Implementera den första gränsvånen om 1,0 procent svavel i marint bränsle från juli 2010 i svensk lagstiftning, men avvakta med 0,1 procent.

Stockholm, den 7 maj 2010

Karolina Boholm