

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm  
[harald.perby@environment.ministry.se](mailto:harald.perby@environment.ministry.se)

## **Remissyttrande från Skogsindustrierna angående EU Kommissionens förslag till ändring av direktivet om svavelhalten i olja KOM (2011) 439**

Vi har beretts möjligheten att lämna synpunkter på EU Kommissionens förslag till ändring i direktivet om svavelhalten i marina bränslen. Vi ställer oss bakom det gemensamma remissvar som vi lämnat in tillsammans med Svenskt Näringsliv, Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Jernkontoret, Sveriges Redareförening, Sveriges Hamnar, SveMin, Plast- & Kemiföretagen, Svensk Handel och Sveriges Skeppsmäklareförening och lämnar i det följande kompletterande synpunkter till detta.

### **SVENSK SKOGSINDUSTRI**

*Skogsindustrierna är massa-, och pappers- och den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 50-tal massa- och pappersbruk och cirka 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsindustrin sysselsätter drygt 70 000 personer och exporterade för 129 miljarder kronor (2010).*

### **SKOGINDUSTRINS SJÖTRANSPORTER**

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Skogsindustrin är Sveriges största köpare av transporttjänster. Majoriteten av de cirka 20 miljoner ton som produceras årligen går på export via sjöfart, cirka 13 miljoner ton.

Företagen använder i stor utsträckning egna logistiksystem där fartyg går i trafik mellan Sverige och hamnar på kontinenten och i Storbritannien. Sjötransporter är effektiva ur klimatsynpunkt eftersom de har mycket lägre utsläpp av koldioxid per tonkilometer än lastbilstrafik. Sjöfart är en förutsättning för att skogsindustrin ska kunna exportera de stora volymer som idag sker.

### **SKOGINDUSTRIERNAS MILJÖARBETE – FÖREGÅNGARE FÖR LÅGSVAVLIGT MARINT BRÄNSLE**

Skogsindustrin har länge haft ett aktivt miljöarbete inom alla områden. Redan 1997 antogs en branschgemensam miljöpolicy för transporter. Ett av de mål som sattes upp var att alla långtidschartrade fartyg ska drivas med lågsvavliga bränslen

(högst en viktprocent). Skogsindustrin gick därmed i bräschen för den utvecklingen. Idag säger lagstiftningen att gränsen ska vara maximalt 1 viktprocent, ett villkor som skogsindustrin frivilligt uppfyllt i knappt tolv år. Att skogsindustrin varit föregångare i sjöfartens miljöarbete har fått internationell uppmärksamhet. Till exempel har SCA, Södra och Stora Enso direkt och indirekt tilldelats "EU Clean Marine Award" för framgångsrikt miljöarbete och Skogsindustrierna har fått Sjöfartsforums miljöpris.

När det gäller utsläpp av fossil koldioxid har skogsindustrin satt som mål att fram till år 2020 sänka utsläppen med 20 procent. Detta mål kommer att bli svårt att nå om kravet på svavelhalten i marint bränsle sätts till 0,1 procent eftersom gods då kommer föras över till mindre effektiva transporter på land.

Det är nödvändigt att förutsättningarna för sjöfarten tryggas, eftersom den svenska utrikeshandeln är starkt beroende av sjötransporter. Enligt Sjöfartverkets konsekvensanalys är kostnadsökningen för skogsindustrins transporter 95 kr/ton. Denna extrakostnad slår hårt mot produkter och producenter som konkurrerar på en global marknad. Det minskar vår konkurrenskraft och kommer ha inverkan på sysselsättningen. Kostnadsökningen innebär även en ökad risk för att framtida investeringar hamnar i andra länder.

Sveriges regering måste ta en aktiv roll vid internationella förhandlingar för att förhindra att svavelkraven på sjöfarten orsakar oskäligen kostnader för de svenska företagen eller en ojämlig konkurrenssituation inom EU och i förhållande till aktörer utanför EU.

Med vänliga hälsningar  
Skogsindustrierna 30 november 2011

Mårten Larsson  
Chef Näringspolitiska avdelningen

Helena Sjögren  
Rådgivare transportpolitik