

Motion till riksdagen 2012/13:T295

av **Hans Backman (FP)**

Nya svavelregler får orimliga effekter för det svenska näringslivet

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att initiativ bör tas till att det ursprungliga IMO-beslutet mildras eller förskjuts i tid.

Motivering

I Svenskt Näringslivs nyhetsbrev 2012-09-18 står följande att läsa:

”Europaparlamentet har nu fattat beslut om att sänka gränsen för sjöfartens svavelutsläpp i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen till 0,1 procent från och med 2015. Samtidigt får övriga världen fortsätta använda bränslen med svavelhalter på upp till 3,5 procent. De nya reglerna får orimliga effekter för det svenska näringslivet.”

Europaparlamentet har nu fattat beslut om det nya svaveldirektivet. Det innebär att hårdare regler införs för sjöfartens svavelutsläpp. Redan idag gäller att svavelhalten i marint bränsle högst får vara 1 procent i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Med de nya reglerna kommer gränsen att sänkas till 0,1 procent i dessa farvatten från och med 2015. Samtidigt kommer man i övriga världen inklusive stora delar av främst södra Europa att kunna fortsätta använda bränslen med svavelhalter på upp till 3,5 procent.

Svenskt Näringsliv har argumenterat mot de nya reglerna. De innebär en klar snedvridning av konkurrensen och strider mot andan i den inre marknaden. Att successivt skärpa utsläppskraven är viktigt för miljön. Problemet är att reglerna nu införs i en takt som gör att teknikutvecklingen inte hänger med.

Det finns rena lösningar, bland annat LNG och skrubbrar. Dessa är dock inte framme i sådan utsträckning att de kommer att kunna finnas på fler än ett mindre antal fartyg om två år.

Fel! Okänt namn på

Nästan alla fartyg kommer då att tvingas använda diesel istället för bunkerolja. Diesel kostar naturligtvis mer, men problemet är dessutom att det redan råder brist på diesel i vår del av Europa. Sweco har på uppdrag av Svenskt Näringsliv utrett hur de nya svavelreglerna kommer att påverka dieselmärknaden.

Resultaten är dramatiska. Priset på diesel kommer att stiga även på land. Sweco räknar med en prisuppgång på minst 80 öre vid pump. En sådan prisuppgång får effekter för långt fler än vad man tidigare har räknat med. Långväga lastbilstransporter fördyras och dieselberoende branscher som exempelvis lantbrukare drabbas.

När dieselpriset stiger är det troligt att trenden mot fler personbilar som drivs med diesel bryts. När det återigen blir mer lönsamt med bensinbilar så kommer koldioxidutsläppen att öka. En annan negativ effekt blir att raffinaderierna kommer att rea ut den tjockolja som blir över. Med lägre priser på detta bränsle kommer det återigen att bli intressant med oljeeldning på land. Även här riskerar vi att bryta en positiv miljötrend där vi har försökt komma ifrån oljeeldning på land.

De nya svavelreglerna får orimliga effekter för det svenska näringslivet och det finns risk för att de även är kontraproduktiva ur miljöns synvinkel. Sverige bör därför ta initiativ till att det ursprungliga IMO-beslutet mildras eller förskjuts i tid. Det är fullt möjligt och står inte i strid med EU-beslutet.”

Även IF Metall och den svenska stålindustrins branschorganisation Jernkontoret är väldigt kritiska till de nya svavelreglerna. Detta beroende på att effekterna för den svenska stålindustrin av att sänka gränsen för sjöfartens svavelutsläpp i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen till 0,1 procent från och med 2015 skulle bli extremt negativa. IF Metalls förbundsordförande Anders Ferbe har uttryckt att det inte är acceptabelt med ett regelverk som kraftigt missgynnar norra Europa. Ferbe för fram den viktiga åsikten att det är bra med miljöregler men att de måste vara likvärdiga inom den inre marknaden. Sandviks IR-chef Magnus Larsson har bekräftat att en regeländring skulle innebära ökade kostnader för företaget. För SSAB handlar det om transportkostnadsökningar med flera hundra miljoner, enligt Bo-Erik Pers, vd för Jernkontoret. Pers konstaterar i samband med detta att Sveriges stållexport till 150 länder utgör 95 procent av stålverkens leveranser. Enligt Sjöfartsverkets beräkningar handlar det om ökade kostnader på mellan 13 och 28 miljarder kronor per år för industrin. Allt detta framgår i en artikel i Gefle Dagblad den 4 juli 2012.

Det beslut som den internationella sjöfartsorganisationen, IMO, har fattat om långtgående krav på att få ned svavelhalten i fartygsbränslen för norra Europa har tagits utan att det har gjorts en analys av konsekvenserna. I södra Europa är kraven också mycket mildare, vilket innebär att konkurrensen snedvrids. Vilket ju inte är önskvärt.

Mot bakgrund av detta anser jag att Sveriges regering bör ta initiativ till att det ursprungliga IMO-beslutet mildras eller förskjuts i tid.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 2 oktober 2012

Hans Backman (FP)