

Kommittémotion

Motion till riksdagen: 2014/15:2137

av Per Klarberg m.fl. (SD)

Omförhandling av svaveldirektivet

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att svaveldirektivet måste omarbetas från grunden så att man tar rimlig hänsyn till svenska företags unika förutsättningar och landets välstånd.

### **Motivering**

Många svenska företagsledare är med rätta bekymrade över det svaveldirektiv som är tänkt att träda i kraft 2015 och som innebär att sjötransporterna till och från Sverige ska ske med ett fartygsbränsle med högst 0,1 procent svavelinnehåll. Dessa villkor kommer dock enbart att gälla i norra Europa. I södra Europa anger direktivet ett gränsvärde på svavelinnehåll på 0,5 procent och då först från och med 2020. Detta kommer att bli mycket kostsamt, inte minst för svensk basindustri. I en delredovisning utförd av Trafikanalys med hjälp av bland annat Sjöfartsverket har man räknat ut att direktivet kommer att medföra ökade transportkostnader på 2,4–4,6 miljarder kronor årligen. Detta kommer tveklöst att påverka investeringsklimatet negativt och få stora och långsiktiga negativa konsekvenser för centrala delar av det svenska näringslivet. Delrapporten ger vid handen att överflyttning av godstransport kommer att ske till andra trafikslag, till exempel järnväg och lastbilstransporter, vilket förväntas medföra ökade kostnader. Detta kommer även att leda till att framför allt järnvägssystemet belastas ytterligare. I ekvationen om en ökad transport via vägnätet måste man också väga in dödligheten i trafiken.

Redan nu ser vi förödande konsekvenser på grund av det kommande svaveldirektivet. Stena Line har beslutat att lägga ett av sina två fartyg som trafikerar linjen Trelleborg–Sassnitz i malpåse. Linjen anses inte lönsam nästa år då förmodligen all trafik på linjen

upphör på grund av svaveldirektivet. En epok som varat sedan postbefodran med ångbåt inleddes år 1897 och tågfarjelinjen startade år 1909 går i graven på grund av svaveldirektivet.

I delrapporten fastslås även att det är tveksamt om miljönyttan med direktivet beräknat på svensk basis står i proportion till den kostnad det medför. Värt att lyfta i sammanhanget är också att utsläppen av försurande svavel till atmosfären har minskat med närmare 70 % i Europa och nästan 90 % i Sverige sedan kulmen på 70-talet, varpå problemen med försurning inte uppstår samma betydelsegrad i dagsläget jämfört med tidigare.

Utöver den konkurrensnackdel svaveldirektivet innebär för svensk basindustri finns flera frågetecken angående genomförandet. Inte minst är det svårt att säga om det kommer att finnas tillräckligt med lågsvavligt bränsle på marknaden och om tekniken för rening genom så kallade skrubbers är klar för användning.

Vi anser att Sveriges regering måste verka för en förändring av direktivet med längre tidsplaner för norra Europa så att man får tid på sig för anpassning och teknikutveckling. Hela förslaget måste omarbetas från grunden där man tar en rimlig hänsyn till svenska företags unika förutsättningar och landets välstånd.

*Per Klarberg (SD)*

*Jimmy Ståhl (SD)*

*Nina Kain (SD)*