



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Angående: SECA MARPOL Annex VI - Högre avgifter för sjöfarten

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har 2 800 medlemsföretag inom olika branscher. Genom vårt verksamhetsområde går en stor del av Sveriges export och import till och från övriga Europa. Dessutom spelar transporterna genom Sydsverige en viktig roll för andra länder, exempelvis transporteras en avsevärd del av den finska utrikeshandeln genom Sydsverige.

Sjöfarten är ett avgörande transportslag för världshandeln och har under de senaste decennierna genom olika tekniska framsteg blivit allt effektivare på att hantera de stora mängder godstransporter som följer av globaliseringen. Inget annat transportslag är så utsatt för internationell konkurrens som sjöfarten.

Handelskammaren har tagit del av beslutet om att inrätta ett särskilt kontrollområde för utsläpp från sjöfarten i norra Europa inklusive Östersjön, SECA MARPOL ANNEX VI. Att sjöfarten runt om i världen tar sin del av miljöansvaret är positivt. Det är väl känt att Östersjön sedan länge står inför stora och avgörande miljöutmaningar.

Östersjön har speciella förutsättningar som ett förhållandevis grunt hav med bristande inflöde/utbyte av vatten från intilliggande hav och flera olika storstadsområden med delvis bristande avloppsreningsystem. Detta har skapat problem som måste lösas gemensamt. Samarbete runt Östersjön sedan början av 90-talet har skapat olika miljöprojekt och speciella bestämmelser som successivt börjar ge positiva effekter.

Handelskammaren noterar att bestämmelserna för norra Europa kommer att följas av liknande bestämmelser för sjöfarten i Nordamerika inklusive de stora sjöarna. Detta är en positiv utveckling och ett bevis på att EU:s gemensamma ansträngningar på miljöområdet gör Europa till en viktig global aktör. För konkurrensneutraliteten är det viktigt att bestämmelserna i norra Europa och Nordamerika införs samtidigt.

Det är dock kontraproduktivt för miljöambitionerna och hämmande för konkurrensen att de nya bestämmelserna inte gäller sjöfarten i Medelhavet. Visserligen är trafikvolymerna i Medelhavet något mindre, men detta kan knappast vara ett rimligt argument för att vänta med att införa samma bestämmelser i hela EU. De förväntade positiva effekterna på hälsa och miljö torde vara lika eftersträvaransvärda i södra Europa.

Dessutom finns en uppenbar fara i att de lägre miljökraven kan leda till en omflyttning av gods till hamnar i Medelhavet. En sådan omflyttning kommer att resultera i ytterligare belastningar på järnvägs- och vägnätet genom bland annat Tyskland och Polen. Dessutom kommer luftkvaliteten i flera av de berörda hamnarna runt Medelhavet att försämrats med oönskade effekter för folkhälsan.

Omflyttning av gods till lastbilar och tåg riskerar också att kunna ske i Sverige och här måste mängden tillkommande gods från Finland tas med i beräkningen. Redan med dagens utveckling av trafiken i det svenska järnvägsnätet finns det risk för att spårkapaciteten inte kommer att räcka till för både gods och passagerare. Öresundsbron är i detta sammanhang en flaskhals för järnvägstrafiken som måste hanteras. Därför kommer troligen ytterligare trafikvolym till stor del att belasta det svenska vägnätet.

Det kraftigt ökade godsarbete som skett de senaste decennierna är imponerande och har gjorts möjligt tack vare en framgångsrik teknikutveckling. Utifrån detta torde inte de nya miljöbestämmelserna för sjöfarten vara ett tekniskt problem som inte går att lösa. Färjetrafiken över Östersjön mellan bland annat Sverige och Finland, har visat att man med framgång kan bedriva konkurrenskraftig trafik, samtidigt som man värnar om miljön genom att använda sig av miljövänliga bränslen.

Tillgången på bränsle som uppfyller de nya bestämmelserna bör vara ett problem som marknadens aktörer kommer att kunna hantera inom de tidsramar som finns. Vissa branscher med små marginaler kommer dock att pressas hårt av ökade transportkostnader, vilket i kombination med bristande konkurrensneutralitet kan ge oönskade miljöeffekter. Den avgörande frågan är harmonisering, då olika regler innebär en risk att utsläppen sammantaget inte minskar utan bara flyttar till andra delar av världen.

Avslutningsvis delar Handelskammaren kritiken som riktats mot att konsekvensutredningen gjordes i efterhand av Sjöfartsverket. För att svenska myndigheter på delegation från den politiska nivån skall kunna fatta välförankrade beslut i internationella organ krävs en förbättrad kommunikation med berörda aktörer i tidigare skede. Hur denna förbättrade kommunikation kan utvecklas är en viktig fråga som berör fler myndigheter än Sjöfartsverket.

Malmö den 3 november 2009
HANDELSKAMMAREN



Per Tryding
Vice VD

Kopia till:
Näringsdepartementet, Departementsråd Hans Brändström