



Har goda miljöambitioner spelat bort konkurrenskraften?

Östersjön är ett unikt hav som sedan länge står inför stora miljöutmaningar. Det stora och avgörande problemet är utsläpp från bristfällig avloppsrening och läckage från skogs- och jordbruket. I Sverige har vi gjort en stor del av vår hemläxa, och sedan 90-talet har vi bistått andra med både råd och dåd för att skydda och återställa Östersjön så långt det är möjligt.

Samtidigt är havet viktig förutsättning för den omfattande handel som sker mellan Östersjöländerna. En handel som skapat välstånd inte bara i Sverige utan också hos de nya och snabbväxande ekonomierna på den östra sidan av Östersjön. Tillsammans med en stark och växande besöksnäring har detta gjort Östersjön till ett av världens mest trafikerade hav.

Sjöfarten över Östersjön tar också speciell hänsyn till den unika och sårbara miljön. Därför använder exempelvis den omfattande färjetrafiken mellan Sverige och Finland sig av dyrare, men betydligt mera miljövänligt bränsle. Den omfattande ryska oljeexporten går också om än lite väl långsamt mot allt bättre och miljösäkrare fartyg.

Den första juli 2010 införs nya bestämmelser för sjöfarten i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen när det gäller svavelhalten i sjöfartsbränslen. De nya kraven är en del av en omfattande internationell överenskommelse där hårdare krav successivt införs i hela världen. Den lägre svavelhalten i bränslet förväntas ge goda hälsoeffekter.

Det är dock olyckligt att olika regler införs både inom Europa och mellan olika delar av världen. Det är märkligt att de hälsoeffekter som man vill uppnå tydligen är mer angelägna i till exempel norra Europa än i Medelhavet.

Kostnaderna för sjötransporter kan enligt vissa bedömningar komma att öka med uppemot 80 % i Östersjöområdet. Detta kommer att tvinga över gods på lastbil, vilket kan spå på trängseln på vägnätet i Europa. Ökade transporter på lastbil genom Europa ger negativa effekter och åter upp hälsovinster.

Olika kostnader för transporterna, både inom, men också till och från Europa, kommer att skapa en snedvriden konkurrens, som kommer att drabba exempelvis svensk och finsk trä- och massaindustri. De naturliga förutsättningarna för sjöfarten, i bland annat Blekinge, kan under lång tid begränsas på ett sätt som försämrar tillväxten i hela Östersjöregionen.

Sjöfartsverkets hantering av frågan förvånar. Speciellt iögonfallande är det att konsekvensutredningen gjordes efter det att beslutet fattats. Synpunkter måste givetvis inhämtas innan beslut och för en så internationell bransch som sjöfarten måste nya bestämmelser tidigt i processen granskas ur ett globalt perspektiv.

Annars finns risken att erkänt duktiga länder på miljöarbete, som Sverige och Finland, av misstag och god vilja accepterar hårdare miljövillkor för tidigt. Så kan tyvärr goda ambitioner skapa rejäla handelshinder för viktiga näringar, utan att miljön i ett globalt perspektiv gynnas på något sätt.

Peter Westher, regionchef, Sydsvenska Industri- & Handelskammaren

Pontus Lindberg, omvärldsanalytiker, Sydsvenska Industri- & Handelskammaren