

Näringsdepartementet
Transportenheten
103 33 Stockholm
Er ref: Monika Przedpelska Öström

Stockholm, den 18 juni 2014

Dnr: N2013/5064/TE

Remissyttrande avseende remissen om Transportstyrelsens rapport om tillsyn och efterlevnad av de skärpta reglerna för svavelhalt i marint bränsle

Svenska Handelskammaren har givits tillfälle att lämna synpunkter i rubricerat ärende. Stockholms Handelskammare önskar svara på remissen å Sveriges handelskamrars vägnar efter konsultation av Östsvenska Handelskammaren samt företrädare från företag inom sjöfartsnäringen i stockholmsregionen.

Transportstyrelsens delredovisning behandlar tillsyn och sanktioner för att säkerställa att sjöfarten använder marint bränsle med svavelhalt på 0,10 % från 1 januari 2015.

Sveriges Handelskamrar anser att:

- Regelefterlevnad inom sjöfartssektorn måste kunna säkerställas.
- Transportstyrelsens förslag till en "luftföroreningsavgift" kan vara ett verkningfullt medel för att åstadkomma regelefterlevnad.
- Förledsavgifterna bör avskaffas för att kompensera för de ökade kostnader som svensk sjöfart får på grund av svaveldirektivet.
- Regeringen bör följa upp implementeringen av svaveldirektivet för att inte försämra näringslivets konkurrenskraft.
- Regeringen bör initiera en studie för att studera ekonomiska, strukturella dynamiska effekter för svenska företag som ändrade logistikflöden och ökat behov av infrastrukturåtgärder.

Den svenska industrin och handeln är beroende av fungerande sjötransporter av varor och människor. Sjöfarten är viktig för alla Sveriges företag då cirka 90 procent av import och export sker sjövägen. Vattenvägarna används även i vissa städer för kollektivtrafik. Dessutom är till exempel Stockholm en stor destination för färjetrafiken i Östersjön och i växande grad ett besöksmål för den internationella kryssningstrafiken.

Till detta kommer nu implementeringen och kontrollen av det så kallade svaveldirektivet. Med direktivet åläggs båttrafiken betydande ökade

drivmedelskostnader, alternativt kostnader för investeringar i ny teknik på båtarna.

Från företag inom sjöfartsnäringen möter Sveriges handelskamrar en allt större oro för att implementeringen och - framför allt - efterföljandet av direktivet kommer att snedvrída konkurrensen.

Flera uttrycker att det finns en betydande risk för att mindre nogräknade aktörer väljer att inte efterfölja de nya reglerna, då de löper liten risk att upptäckas och då konsekvenserna inte står i proportion till de vinster man kan göra. Det finns stora ekonomiska incitament att bryta mot bestämmelserna. Det gäller särskilt fartyg som i huvudsak är verksamma utanför SECA-området.

Vi anser att SECA-beslutet om 0,1 % svavel i fartygsbränsle inte är en del av en sammanhållen transportpolitik och försvårar för kustsjöfarten:

-Östersjön är hårt belastad med trafik som inte går till och från Sverige. Om inte kontrollapparaten fungerar för all trafik utan bara för den svenska så snedvrids konkurrensen ännu mer än vad SECA-beslutet i sig för med sig.

-Sjöfartsmiljarden som skulle användas till att kompensera för SECA-effekterna löser bara Sjöfartsverkets dåliga ekonomi så att farledsavgiftshöjningar kan undvikas just nu. På sikt innebär det högre kostnader.

-Då möjligheten till kontroll av reglernas efterlevnad brister, finns det en uppenbar risk att mindre nogräknade företag kommer att få fördelar genom osund konkurrens grundat på olagligt beteende.

-Tillsynen kan komma att äventyra sjöfartens möjligheter att ankomma och avgå från hamn enligt tidtabell. Det skulle inte bara påverka rederierna utan också hamnbolagen i sin planering av kajlägen, produktion etc.

Sjöfarten måste finnas med i infrastrukturplaneringen på lika villkor som landburna transporter. Transportpolitiken är mycket större än att bara hantera regionala väg- och järnvägssatsningar. En viktig utgångspunkt i en sådan politik bör vara att godstransporter ska ske där miljövinster, kapacitet och ekonomi finns. Transportinfrastrukturen måste därför ses som en helhet, och med Sverige som en del av Europa.

Järnvägens trafikstörningar och flaskhalsar kostar näringslivet miljardbelopp varje år. Ständiga förseningar och allt längre transporttider gör att basindustrin väljer väg framför järnväg. På det överbelastade järnvägsnätet ges minimalt med tid för underhåll och reparationer, vilket ökar risken för fler och värre störningar i framtiden. Utsläppen av växthusgaser från transportsektorn ökar därför när de borde minska. Det landburna transportsystemet är i stort behov av avlastning.

Sverige behöver en transportstrategi för industrin, för jobben, för minskad trängsel på väg och järnväg – och för att nå klimatmålen. Sjövägarna har ledig kapacitet och erbjuder en klimatsmart lösning på detta infrastrukturproblem.

FÖR SVERIGES HANDELSKAMRAR

Johanna Unghanse

Vice vd
Stockholms Handelskammare

Lotta Andersson

Utredare
Stockholms Handelskammare