



Januari 2010

Angående IMO:s nya regler för svavel i fartygsbränslen (MARPOL-konventionen) och revidering av EU:s direktiv, Kom 1999/32/EC om svavelhalten i marina bränslen

Nya regler för svavel i fartygsbränslen – snedvrider konkurrenskraften i norra Sverige

EFNS vill med denna skrivelse uppmärksamma konsekvenserna av den Internationella Sjöfartsorganisationen IMO:s regler för svavel i fartygsbränslen som riskerar att slå mycket hårt mot konkurrenskraften i norra Sverige.

De internationella reglerna är mycket välkomna då det innebär att sjöfarten nu måste ta ansvar för sina utsläpp som hittills tillåtits vara generösa. EFNS anser vidare att strängare regler i känsliga områden som t ex Östersjön är motiverade för att säkerställa ett gott miljöskydd. Sådana regler måste dock vara konkurrenskraftiga och kostnadseffektiva samt stå i proportion till problemets omfattning. Dessvärre har konsekvenserna av de regler som nu antagits visat sig slå mycket hårt mot industrin i norra Europa och därmed snedvrیدا konkurrensen för näringslivet i regionen. Dessutom har reglerna visat sig kunna bli kontraproduktiva för miljön då landbaserade transporter kommer att öka.

Det bör även påpekas att de samhällsekonomiska konsekvenserna av de antagna reglerna ej analyserats förrän efter att de fastställts. EFNS anser detta mycket anmärkningsvärt.

EFNS anser det ej acceptabelt att en del av EU särbehandlas på detta sätt. För att länderna runt Östersjöns skall kunna verka på lika villkor som resten av EU måste de nya reglerna harmoniseras vid implementering i EG-rätten.

Bakgrund

Sjöfartens luftburna utsläpp regleras internationellt genom bilaga VI i den internationella konventionen om att förhindra föroreningar från fartyg (MARPOL). Inom s.k. svavelkontrollområden, SOx Emission Control Areas (SECA), som för närvarande omfattar Nordsjön, Östersjön och Engelska kanalen, ligger maxgränsen för svavel idag på 1,5 viktprocent. Globalt tillåts i dagsläget 4.5%.

I oktober 2008 antog den Internationella Sjöfartsorganisationen IMO:s Miljökommitté enhälligt nya regler för svavelhalten i fartygsbränslen. Enligt de nya reglerna sänks halten till 1,0 viktprocent 1 juli 2010 och från den 1 januari 2015 till 0,1 viktprocent för samtliga fartyg som befinner sig inom svavelkontrollområden. Globalt sänks svavelhalten i fartygsbränsle till max 3,5

Europaforum Norra Sverige (EFNS) består av ett nätverk mellan politiker på lokal, regional, nationell och europeisk nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland och Västernorrland. Syftet är att öka kunskapen och medvetenheten om politiken på EU-nivå men framförallt öka engagemanget i utformning av EU-politiken i de avseenden den berör norra Sverige.

viktprocent från den 1 januari 2012. Tidigast från den 1 januari 2020 sänks svavelhalten ytterligare till högst 0,5 viktprocent. Det dröjer så länge innan en ytterligare sänkning görs pga att raffinaderierna behöver ha en viss omställningstid så att det finns tillräckligt med bränsle med låg svavelhalt.

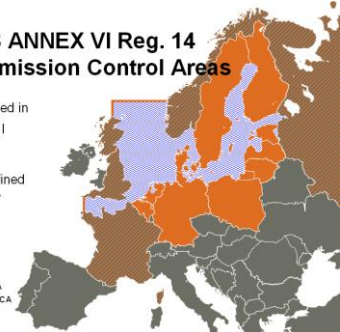
Svavelhalt i fartygsbränsle enligt MARPOL Annex VI

Globalt	Svavelkontrollområden
idag: 4,5%	idag: 1,5%
1 juli 2010: 4,5%	1 juli 2010: 1,0%
1 januari 2012: 3,5%	1 januari 2015: 0,1%
1 januari 2020: 0,5% eller 1 januari 2025: 0,5% beroende på utfallet av översynen av utbudet av lågsvavligt bränsle	

MARPOL 73/78 ANNEX VI Reg. 14 S/ECA – SO_x Emission Control Areas

- The Baltic Sea as defined in Reg. 10(1)(b) of Annex I
- The North Sea and the English Channel as defined in Reg. 5(1) of Annex V

■ Countries with water only in the ECA
■ Countries with part of the coast in ECA
■ The Emission Control Area
■ Countries without coast in ECA



Höga kostnader och brist på bränsle

Bränslen till fartyg avsvavlas till den svavelhalt som önskas uppnå. För att nå 0,1 % krävs dock en övergång från så kallad bunkerolja till destillerad olja. Destillerad olja är avsevärt dyrare än bunkerolja beroende på tillverkningsprocessen och den även används även för framställning av diesel. Då det redan idag råder dieselbrist inom EU kommer denna troligen att förvärras samtidigt som priset drivs upp.

Snedvriden konkurrens – hårt slag mot basindustri i norra Sverige

Enligt den konsekvensutredning¹ som utförts av Sjöfartsverket är det skogs- och metallindustrin runt Östersjön som drabbas hårdast av de nya reglerna. Detta slår extra hårt mot basindustrin i norra Sverige som befinner sig långt från marknaden och har en stor andel fartygstransporter. Denna snedvridande konkurrens strider mot EU:s inre marknad, som möjliggör fri rörlighet av varor, tjänster, kapital och personer, och kommer att drastiskt minska konkurrenskraften för den svenska industrin i världen och inom EU. Ett exempel är Boliden som räknar med ökade kostnader på över 10 miljoner dollar årligen. Skogsindustrikoncernen SCA är ett annat exempel som utreder en alternativ transportväg till norsk hamn, något som skulle innebära att godstransporter delvis flyttas över till land.

Ökade transporter på land ger ökade utsläpp

Sjöfartsverkets rapport förutspår en överflyttning av gods från sjöfart till land. Då det redan idag råder kapacitetsbrist på godstransporter på järnväg i norra Sverige kommer alternativet att vara lastbil. Sjöfartsverkets rapport pekar på en ökning på upp mot 6% vilket skulle motsvara 300 000 ton i koldioxidutsläpp. Detta strider mot framtida transport- och klimatpolicies nationellt och inom EU. Målet är satt av regeringen att vi ska ha en fossilfri fordonsflotta 2030. Detta kräver alternativa transportsätt för den högteknologiska basindustrin.

Nyttan uppväger ej kostnaderna

Som tidigare nämnts måste samhällskostnaden alltid ställas i relation till miljönyttan när nya regler införs. Totalt bedömer Sjöfartsverket att de **ökade kostnaderna för de nya reglerna uppgå till 13-28 miljarder SEK. Miljönyttan bedöms till 4-7 miljarder SEK.** Då har inte heller konsekvenserna av överflyttning till land såsom trängsel, buller, ökade utsläpp osv tagits med i beräkningarna.

¹ Konsekvenser av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle, 0601-08-03406

Europaforum Norra Sverige anser det ej acceptabelt att en del av EU särbehandlas negativt på detta sätt och uppmanar EU-kommissionen att;

- Utredda konsekvenserna av IMO:s beslut ytterligare. Större hänsyn måste tas till helhetsbilden och konsekvenserna av transportomställningen måste utredas noggrannare. I en sådan utredning bör marginalnyttan av att gå från 0,5% svavel till 0,1% utredas.
- Säkerställa ett det reviderade svaveldirektivet ej kommer att bidra till snedvriden konkurrens för näringslivet i norra Europa

Europaforum Norra Sverige uppmanar Svenska regeringen att;

- Verka för att samma regler ska gälla inom hela EU genom det reviderade svaveldirektivet. Reglerna skall harmoniseras i linje med målen för EU:s inre marknad.
- Uppdra åt transportverken att utreda framtida kapacitetsbehov för landbaserade transporter med hänsyn till de nya reglerna.
- Agera på samma sätt som de estniska och finska regeringarna genom att informera IMO att ikraftträdandet av IMO-reglerna är beroende på resultatet av de studier som utförs av EU-kommissionen samt att reglerna harmoniseras inom EU.

De politiska rapportörerna för Europaforum Norra Sverige har antagit detta papper:

Kent Ögren (s)

Robert Forsberg (s)

Glenn Nordlund (s)

Benny Eriksson (s)

Ewa-May Karlsson (c)

Erik Bergkvist (s)

Tomas Andersson (c)

Mona-Lisa Norrman (v)

Jonny Lundin (c)

Britt Fäldt (v)

Jens Nilsson (s)

Harriet Classon (s)

Kontaktperson:

Mårten Edberg, Infrastrukturstrateg, Region Västerbotten

E-mail: marten.edberg@regionvasterbotten.se +46-70-216 8625

Anna Utsi, Senior Adviser European Affairs, North Sweden European Office

E-mail: anna.utsi@northsweden.eu, +46-70-269 4858

För mer information om för Europa Forum Norra Sverige: www.europaforum.nu