Till Statsminister Fredrik Reinfeldt

Stockholm, 29 juni, 2012

Industrins konkurrenskraft en förutsättning för välfärd och sysselsättning

Sverige är ett land där basindustrins export är avgörande för vår ekonomi, välfärd och sysselsättning. Med hänsyn till Sveriges geografiska läge med stora avstånd till industrins huvudmarknader, är tillgången till infrastruktur och transporter till ett konkurrenskraftigt pris avgörande för våra möjligheter att konkurrera på världsmarknaden.

Representanter för svensk tillverknings- och basindustri har under en lång tid fört samtal med regeringens miljö-, närings- och finansministrar om konsekvenserna av införandet av lågsvavlig olja för sjöfarten. Även om det från visst håll uttryckts förståelse för industrins synpunkter har ännu inga konkreta initiativ vidtagits.

Vi skriver nu därför till Dig i Din roll som regeringschef och statsminister och hemställer att regeringen skyndsamt och aktivt vidtager åtgärder för att begränsa de negativa effekterna på den svenska industrins konkurrenskraft.

Att i nuläget införa en ekonomisk belastning på industrin på 13-28 miljarder kronor årligen kommer att ge kraftigt negativa effekter på investeringsklimatet och öka risken för fortsatt utslagning i ett läge där samhällsekonomin ändå blir allt svagare på grund av den utdragna finanskrisen i Europa.

Det förslag som EU:s institutioner nyligen enats om beträffande svaveldirektivet innebär för svensk del att fr.o.m. 2015 kommer sjötransporterna till och från Sverige ske med ett fartygsbränsle med 0,1 % svavelinnehåll. Dessa villkor kommer enbart att gälla i norra Europa. I södra Europa anger direktivet ett gränsvärde för svavelinnehåll på 0,5 % och då först fr.o.m. 2020. Till detta kommer att för huvuddelen av övriga världen gäller ett gränsvärde om 3,5 % för svavelinnehållet. De betydligt tuffare reglerna för norra Europa innebär självklart en konkurrensnackdel för svensk industri.

Direktivet grundas på ett beslut i den internationella sjöfartsorganisationen IMO, där det svenska agerandet uppenbarligen inte föregåtts av några som helst analyser av beslutets konsekvenser, vilket också uppmärksammats av riksdagens konstitutionsutskott. Tyvärr har hela hanteringen av denna fråga från regeringens sida präglats av ett för oss mycket svårbegripligt agerande. Trots många och upprepade kontakter, från såväl näringslivets organisationer som enskilda företag, med flera av nuvarande och tidigare statsråd har regeringen uppenbarligen inte tagit intryck av de synpunkter som framförts. Vi står nu inför ett läge där svensk industris konkurrenskraft urholkas.

Vi är inte oense om målsättningen att minska miljöbelastningen vid sjötransporter. Vad vi däremot ifrågasätter är bristen på agerande från svensk sida att rätta till misstag. En längre tidsperiod för anpassning till beslutet än de dryga två år som återstår till 2015 är ett minimum. Sjöfartsverkets efterhandsanalys visar på ökade transportkostnader för svensk del

på mellan 13-28 miljarder per år. Utöver den konkurrensnackdel detta innebär för basindustrin finns en rad osäkerheter. Kommer det överhuvudtaget finnas tillräckligt med lågsvavligt bränsle på marknaden 2015? Är tekniken för rening genom s.k. skrubbers klar för användning? Kommer infrastrukturen i våra hamnar finnas på plats? Listan kan göras lång.

För vår del blir den praktiska konsekvensen på kort sikt att försöka hitta andra transportlösningar. Bristerna i svensk infrastruktur vad gäller godstransporter på järnväg är idag sådana att vi inte ser detta som ett alternativ. Detta system är alltför opålitligt och balanserar idag på en knivsegg och riskerar kollapsa om det utsätts för ytterligare belastning. Alternativet som vi ser är transport på väg med betydande ökad belastning på vägnätet och *ökade koldioxidutsläpp.*

Som vi tolkar förutsättningarna finns det fortfarande en möjlighet för Sverige och andra länder i vår region att verka för en förändring av det bakomliggande beslutet i IMO. Ett sätt är att agera för att få generellt en ändrad tidsplan för norra Europa för att ge en mer rimlig tid för anpassning och teknikutveckling. En annan handlingsväg är att agera för att få undantag för vissa typer av sjötransporter eller längre övergångsperioder för dessa. Vi förväntar oss att den svenska regeringen, utan prestigetänkande som bottnar i den tidigare hanteringen av detta ärende, aktivt verkar för att så långt möjligt pröva dessa möjligheter att ta tillvara svenskt industris och miljöns intressen av mindre koldioxidutsläpp.

Med vänliga hälsningar

Sverker Martin-Löf
Styrelseordförande
Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA
SSAB AB

Jan Johansson
VD
Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA

Martin Lindqvist
VD
SSAB AB

Ingvar Petersson
Styrelseordförande
Billerud AB

Per Lindberg
VD
Billerud AB

Anders Ullberg
Styrelseordförande
Boliden AB

Lennart Evrell
VD
Boliden AB

Fredrik Lundberg
Styrelseordförande
Holmen AB

Magnus Hall
VD
Holmen AB

Anders Nyrén
Styrelseordförande
Sandvik AB

Olof Faxander
VD
Sandvik AB

Jouko Karvinen
CEO
Stora Enso

Mats Nordlander
VD
Stora Enso AB

Christer Segerstéen
Styrelseordförande
Södra Skogsägarna ekonomisk förening

Gunilla Saltin
Tf. VD
Södra Skogsägarna ekonomisk förening