

## ***Hur grön är egentligen den svenska industrin?***

**DEN SVENSKA INDUSTRIEN MORRAR ÖVER** hur mycket dyrare det kommer att bli att skicka stål, timmer, pappersmassa och anläggningsmaskiner med båt om några år.

<http://www.va.se/asikter/bloggar/klimatenergi/2009/05/18/hur-gron-ar-egentligen-den>

Från 2015 får nämligen inga fartyg som trafikerar Östersjön – detsamma gäller Nordsjön och Engelska kanalen - ha mer än 0,1 procent viktprocent svavel i bränslet.

Beslutet klubbades igenom av FN:s sjöfartsorgan IMO förra året.

I 15 år har organisationens medlemsländer bråkade om den hälsofarliga, tjockflytande bunkerolja som världens handelsflotta använder. Beslutet kom inte en dag för tidigt. Sverige har varit en av de drivande i frågan.

Men det lågsvavliga, miljövänligare fartygsbränslet är förstås dyrare än den restprodukt som fartygen idag kör på.

**DEN SVENSKA INDUSTRIEN - TEKNIKFÖRETAGEN**, Jernkontoret, Skogsindustrierna, Svenskt Näringsliv, Svensk Handel och andra branschorganisationer – har nu börjat skramla med vapnen. De kallar IMO:s nya svavelgränser i Östersjön för ett hot mot svensk handel och skogsindustri och ropar på att regeringen ska göra en konsekvensanalys.

Enligt IMO:s beslut ska den globala maxgränsen i marint bränsle ner från dagens 4,5 viktprocent svavel till 3,5 procent 2012. Från 2025 är gränsen 0,5 procent.

För Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, som rankas som SECA (Sulphur Emission Control Area) är maxgränsen redan idag 1,5 viktprocent svavel.

Trappstegen är där 1 procent 2010 och 0,1 procent 2015.

[Sjöfartsverket släppte i fredags en rapport](#) där man redovisar ökade kostnader för svensk sjöfart från 2015, i tre olika scenarier.

De branschorganisationer som nu gnäller över höjda miljökrav i transporterna brukar i andra sammanhang nästan slå knut på sig själva när de håller fram sina olika miljöprojekt och klimatsatsningar.