



Datum  
2008-07-30

Vår beteckning  
0601-08-01777

Ert datum

Er beteckning  
M2008/1443/Mk

Miljödepartementet

103 33 Stockholm  
registrator@environment.ministry.se

## Remissvar om miljömålsrådets fördjupade utvärdering av Sveriges miljömål 2008 "Nu är det bråttom!"

Sjöfartsverket har tagit del av utvärderingen och har följande synpunkter.

### Avsnitt 5.3.4 Nytt delmål under "Bara naturlig försurning" om utsläpp från sjöfart

Sjöfartsverket välkomnar att det nya delmålsförslaget behandlar sjöfarten som en helhet med samma syn på såväl nationell som internationell sjöfart. Delmålet begränsning till utsläpp som härrör från bränsle som har tankats i Sverige är inte optimalt, anser verket. Samtidigt håller verket med om att för närvarande är den bästa praktiskt genomförbara uppföljningsmetoden att använda statistik som redovisas inom Sveriges klimatrapporteringsystem. Verket instämmer även i miljömålsrådets åsikt att indikatorn bör omfatta utsläpp oberoende av var bränslet har tankats. Verket pekar i detta sammanhang på kunskapsluckan vad gäller kvaliteten på bränsle i fartyg, framför allt i dem som har tankat utomlands. De uppgifter som hämtas in om försåld mängd bränsle i Sverige (Energimyndigheten ansvarig, förordning (2005:626) om klimatrapportering), som underlag för klimatrapporteringen, omfattar inte exempelvis svavelhalten.

Verket bedömer att delmålet är möjligt att nå till år 2015. För det första har Östersjön och Nordsjön inklusive Engelska kanalen utpekats som ett svavelkontrollområde av IMO inom vilket tillåtna svavelhalter i bränsle begränsas. Svavelgränserna i Annex VI till MARPOL 73/78 konventionen kommer att skärpas efter beslut inom IMO innevarande år 2008. I dag är maxgränsen 1,5 viktsprocent svavel. Från 1 mars 2010 blir den 1 viktsprocent och från 1 januari 2015 sänks den till 0,1 viktsprocent. Även utanför svavelkontrollområdena, det vill säga globalt, skärps den tillåtna svavelhalten från dagens 4,5 procent till 3,5 procent från år 2012 och år 2020 sänks den till 0,5 viktsprocent svavel. I praktiken innebär de skärpta kraven att den så kallade tjockoljan kommer att fasas ut som drivmedel

Datum  
2008-07-30

Vår beteckning  
0601-08-01777

inom sjöfarten. Det är dock oroande för måluppfyllelsen att fler har börjat använda tjockolja med max 1,5 viktsprocent svavel inom svavelkontrollområdet i stället för lättare oljor för vilka krav om mycket lägre svavelhalt finns i förordningen (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. För det andra skärps reglerna i Annex VI för utsläpp av kväveoxider i samma IMO-beslut som nämns ovan. Nu ligger kraven för nybyggda fartyg mellan 9,8 och 17 gram NO<sub>x</sub> per kilowattimme beroende på motorns varvtal. Från år 2011 kommer gränserna att ligga mellan 7,7 och 14,4 g NO<sub>x</sub>/kWh och från år 2016 mellan 2,0 och 3,4 g NO<sub>x</sub>/kWh.

### **Avsnitt 6 Strategin för effektivare energianvändning och transporter, EET**

(Avsnitt 6.1.2) Sjöfartsverket instämmer starkt i miljömålsrådets mening att EET-strategin på flera sätt beror på förhållanden och skeenden i omvärlden och de överenskommelser som Sverige har anslutit sig till. Särskilt viktigt för sjöfarten är att rådet konstaterar att Sverige måste verka internationellt inom IMO. Verket måste visserligen instämma i att hittills har arbetet inom IMO med att motverka utsläppen av klimatgaser gått långsamt framåt, men det finns tecken som talar för att arbetet ska snabbas på. Utöver det allt större trycket på att IMO ska åstadkomma något så kan arbetet med koldioxidfrågorna intensifieras när revideringen av annex VI nu har avslutats och fler personer kan fokusera på klimatfrågorna. När organisationen väl har baxat undan stötestenarna i de internationella förhandlingarna kan beslut om förändringar fattas relativt snabbt. Ett exempel på det är att reglerna för utsläpp av kväveoxider och tillåtna svavelhalter i marint bränsle i Annex VI till MARPOL 73/78 konventionen reviderades på två år. Annexet trädde i kraft 19 maj 2005 och samma år beslutades att det skulle revideras. Revideringen av annexet påbörjades i april 2006 och avslutas 2008.

(Avsnitt 6.1.5) Verket bedömer att EET-strategin kommer att leda till att de relevanta målen om utsläpp av kväveoxider och svaveloxider från sjöfart kommer att nås. Att skärpa IMO-kraven för svavelhalt i bränsle och reglerna för kväveoxidutsläpp från fartyg är det först nämnda styrmedlet som föreslås i EET-strategin. Verket konstaterar att styrmedlet förverkligas redan under innevarande år i och med utfallet av revideringen av Annex VI till MARPOL 73/78 konventionen. Utfallet beskrivs ovan i synpunkterna till avsnitt 5.3.4 om "bara naturlig försurning". Med de nya skärpta reglerna framstår det som onödigt att satsa på förslagen som går ut på att skapa motsvarande skärpta regler inom ramen för EU eller östersjöområdet. Verket anser att svenska särregler för sjöfarten ska undvikas till förmån för internationella överenskommelser.

Övriga styrmedelsförslag i EET-strategin som rör sjöfartens utsläpp av svavel och kväveoxider kan komplettera reglerna i Annex VI. Särskilt när

Datum  
2008-07-30

Vår beteckning  
0601-08-01777

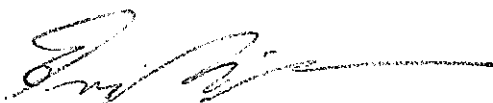
det gäller att skapa ekonomiska incitament för att åtgärda kväveoxidutsläppen även i fartyg som inte omfattas av de nya reglerna. Verket menar att i synnerhet förslaget om ett handelssystem med utsläppsrätter där sjöfarten ingår har potentialen att bli framgångsrikt. Därför bör det snarast utredas hur hindren för att inrätta ett sådant system ska kunna undanröjas, anser verket.

#### **Avsnitt 5.10.4 Förslag till reviderat delmål om sjöfartens miljöpåverkan**

Sjöfartsverket påminner om att de preciseringar av delmålet som föreslås och som rör spridning av främmande arter med ballastvatten inte kommer att vara uppnådda målfåret 2015. Orsaken nämns i texten, nämligen att i IMO:s ballastvattenkonvention gäller att fartygen ska ha godkända system för att behandla ballastvatten först år 2016.

Verket menar att de illegala utsläpp av olja som fortfarande sker naturligtvis ska motverkas men att det kan vara viktigare för en minskad miljöpåverkan att kraftsamla på den sammantaget stora mängden utsläpp av kolväten som sker på andra sätt. Till exempel utsläpp från ineffektiva motorer till fritidsbåtar. Verket påminner om att det i detta sammanhang oerhört viktiga sjösäkerhetsarbetet fortsätter för att ständigt minska riskerna för oljeutsläpp i samband med olyckor.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av stf generaldirektören Eva Nilsson, har deltagit tf chefen för Sjöfart och Samhälle Tage Edvardsson, sjösäkerhetsdirektören Johan Fransson samt miljöhandläggaren Reidar Grundström, den sistnämnde föredragande.



Eva Nilsson



Reidar Grundström