

Datum  
2011-11-29

Vår beteckning  
0602-11-03114

Ert datum  
2011-09-13

Er beteckning  
M2011/2592/KI

Miljödepartementet  
103 33 Stockholm

## **Kommissionens förslag om ändring av direktivet om svavelhalten i olja - KOM (2011) 439 slutlig**

Sjöfartsverket har tagit del av remissen "Kommissionens förslag om ändring av direktivet om svavelhalten i olja - KOM (2011) 439 slutlig" samt medföljande konsekvensanalys (SEC (2011) 918 final) och sammanfattningen av konsekvensanalysen (SEK (2011) 919 slutlig). Sjöfartsverket har följande synpunkter på förslaget.

### **Sammanfattning**

Sjöfartsverket konstaterar att kommissionens förslag om ändring av gällande direktiv i stort sett överensstämmer med bestämmelserna i bilaga VI till konventionen MARPOL 73/78 (Internationella konventionen om förhindrande av förorening från fartyg). Sjöfartsverket är i huvudsak positivt till de ändringar som presenteras i förslaget och som syftar till att dels klargöra definitionerna samt anpassa dem till senaste internationella tekniska standarder och dels harmonisera direktivets artiklar med de internationella bestämmelserna.

Sjöfartsverket ser införandet av likvärdiga regler i åtminstone samtliga vattenområden inom EU som en viktig åtgärd som avsevärt kan sänka svaveldioxid- och partikelutsläppen från sjöfartssektorn samt värna konkurrensneutralitet inom EU. Likvärdiga förutsättningar för näringen bör gälla i hela Europa varför konkurrenssituationen i länder som angränsar till s.k. utsläppskontrollområden behöver tas i beaktande. Sjöfartsverket stöder därför inte kommissionens förslag om att inte inrätta nya kontrollområden i andra delar inom EU.

## 1. Kommissionens förslag om ändring av direktivet om svavelhalten i olja - KOM (2011) 439 slutlig

Sjöfartsverket är positivt till införlivandet i EU-lagstiftningen av de ändrade bestämmelserna i MARPOL 73/78 Bilaga VI om svavelhalt i marint bränsle som används vid sjötransport.

### *1.1. Direktivets krav för passagerarfartyg i reguljär trafik utanför SECA (artikel 4 a)*

Sjöfarten är en global näringsgren och samma regler bör gälla internationellt som regionalt. Sjöfartsverket stöder därför kommissionens förslag om att EU-lagstiftningen bör införliva de internationella reglerna om strängare bränslekrav för passagerarfartyg i reguljär trafik utanför svavelkontrollområden.

Sjöfartsverket vill vidare lyfta fram hållbarhetsaspekten i regelverket. Åtgärderna kommer att förbättra luftkvaliteten i de tätbefolkade europeiska kustområdena. Den utvidgade tillämpningen av reglerna kommer även att minska konkurrenssnedvridningar inom Europa som kommer att uppstå om reglerna enbart tillämpas inom SECA-områden. Sjöfartsverket menar samtidigt att kommissionens förslag om att skjuta upp införandet av de internationella kraven med fem år kan skapa osäkerhet för såväl raffinaderiindustrin som sjöfartsnäringen och påverka tillgången på lågsvavligt bränsle. Detta kan misstolkas och användas som ett argument för att senarelägga införandet av kraven om svavelhalt i marint bränsle. Därför förespråkar Sjöfartsverket att EU:s lagstiftning fastställer ikraftträdandedatum för dessa bestämmelser, vilket bör vara år 2020.

### *1.2. Utsläppsminskningmetoder (artikel 4c och 4 d)*

Det finns i dagsläget två sätt att minska utsläppen av svaveldioxid, SO<sub>2</sub>, från fartyg. Det första alternativet är att använda lågsvavligt bränsle (t.ex. marin gasolja, flytande naturgas (LNG) eller biobränslen). Det andra är att tvätta bort svaveloxider med avgasreningsteknik (s.k. skrubbar)<sup>1</sup>. Det senare alternativet blir ekonomiskt fördelaktigt vid tillräckligt stor prisskillnad mellan hög- respektive lågsvavligt bränsle.

---

<sup>1</sup> AEA:s rapport, 2009, s. 60.

Datum  
2011-11-29

Vår beteckning  
0602-11-03114

Erfarenheten av användningen av skrubberteknik är begränsad. Det finns s.k. öppna och slutna system. Vid användning av öppna system släpps tvättvattnet ut i havet, medan vid slutna system behålls resterna ombord för att sedan lämnas i hamn.

I Sverige har denna skrubberteknik ifrågasatts tidigare, särskilt när det gäller öppna system, p.g.a. att innehållet av farliga ämnen i tvättvattnet såsom polyaromatiska kolväten, partiklar och nitrater, som vid utsläpp kan försura vattnet och påverka livsbetingelserna för de marina organismerna. Vad gäller pH, har Sjöfartsverket tidigare rekommenderat att pH > 6,5 bör gälla för tvättvatten från skrubbrar oavsett var de används. Verket menar samtidigt att utsläppskriterier för tvättvatten bör fastställas av IMO<sup>2</sup>. Sjöfartsverkets rekommendationer stöds av AEA:s rapport från år 2009, *Cost Benefit Analyses to support the impact of assessment accompanying the revision of Directive 1999/32/EC on the sulphur content of certain liquid fuels* (härefter AEA:s rapport) som påstår att användning av sådana öppna system bör undersökas närmare innan de kan tillåtas i söt- och brackvatten, bl.a. Östersjön<sup>3</sup>.

Om endast slutna system kommer att godkännas i Östersjön innebär det att ilandlämning av avfallet från dessa måste fungera i svenska hamnar.

Sjöfartsverket är i grunden positivt till de i direktivförslaget utökade möjligheterna att införliva svavelkraven genom användning av alternativa utsläppsminskningmetoder. En förutsättning är dock att de inte har några betydande negativa effekter på miljön och att de tas fram i enlighet med lämpliga godkännande- och kontrollkrav. Sjöfartsverket betonar därför vikten av de föreslagna skyddsåtgärderna när dessa metoder används och rekommenderar att de relevanta skrivningarna i Bilaga 2, *Krav för användning av de utsläppsminskningmetoder som avses i artikel 4c.3* behålls för att säkerställa att metoderna inte får oacceptabla miljöeffekter.

---

<sup>2</sup> Instruktion inför IMO MEPC 57, 2008, s. 25

<sup>3</sup> AEA:s rapport, 2009, s. 3

Datum  
2011-11-29

Vår beteckning  
0602-11-03114

### **1.3. Övrigt**

Sjöfartsverket vill framhålla att vissa bestämmelser i direktivet kommer att behöva revideras på nytt när den inom IMO pågående översynen av vissa utestående frågor i bilaga VI till MARPOL 73/78 är slutförd. Detta gäller exempelvis artikel 6 som hänvisar till IMO:s riktlinjer för provtagning av eldningsolja (MEPC-resolution 182(59)). Denna översyn förväntas bli klar 2012.

## **2. Kommissionens konsekvensutredning**

Sjöfartsverket stödjer kommissionens mål om att minska de negativa effekterna som luftföroreningar från sjöfarten orsakar för hälsa och miljö. Samtidigt vill Sjöfartsverket påpeka att olika regler inom EU skapar orättvisa konkurrensförutsättningar mellan regionerna. Likvärdiga regler bör säkerställas på EU:s inre marknad för att undvika snedvridning av konkurrensen och överflyttning av transporter från sjöfart till mindre miljövänliga alternativ.

Ett uppfyllande av gränsvärdena för svavel i marina bränslen kan leda till betydande prisökningar på dessa bränslen och få negativa effekter för konkurrenskraften både hos närsjöfarten (jämfört med andra transportsätt) och hos industrin i länder som gränsar till svavelkontrollområdena.

### **2.1. Inrättande av nya kontrollområden**

Kommissionen anser att i nuläget är det bästa alternativet att man inte inrättar några nya kontrollområden.<sup>4</sup> Samtidigt framhåller kommissionen i sitt förslag att ett införlivande av de ändrade IMO-bestämmelserna skulle säkerställa att de miljömål och ekonomiska mål som låg till grund för IMO:s beslut uppfylls på ett effektivt, harmoniserat och kostnadseffektivt sätt i hela EU<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> SEK(2011) 919 slutlig, s. 6

<sup>5</sup> SEK(2011) 919 slutlig, s. 4

Datum  
2011-11-29

Vår beteckning  
0602-11-03114

Sjöfartsverket menar å sin sida att införandet av samma regler i samtliga vattenområden inom EU avsevärt skulle sänka svaveldioxid- och partikelutsläppen från sjöfartssektorn och bidra positivt till uppfyllelse av de allmänna miljömålen i 2005 års tematiska strategi för luftförorening, och skulle ligga i linje med prioriteringarna i Europa 2020-strategin<sup>6</sup>.

Utöver den samhällsekonomiska nyttan av minskade svavelutsläpp tillkommer nyttan av minskade partikelemissioner som reduceras med 80-85 procent.

Vidare vill Sjöfartsverket framhålla att inrättandet av nya kontrollområden skulle erbjuda en lösning på de konkurrenssnedvridningar som kommer att uppstå då man tillämpar olika miljöregler i olika havsområden i EU.

### **2.2. Kompensationsåtgärder**

Sjöfartsverket instämmer i kommissionens rekommendation om att olika typer av stödåtgärder är nödvändiga och föreslår att arbetet med att ta fram sådana ges högsta prioritet.

Sjöfartsverket har närmare beskrivit detta i en skrivelse (0602-11-02529) till Näringsdepartementet. Skrivelsen belyser några av dessa program: Marco Polo, TEN-T och INTERREG. Sjöfartsverket konstaterar att det finns möjligheter att söka EU:s stöd för olika projekt inom sjöfarten, såsom utveckling av ny teknik, stöd för installation av reningsutrustning ombord på fartyg, åtgärder för alternativa bränslen samt utveckling av grön infrastruktur i EU-hamnar. Enligt Sjöfartsverkets bedömning är TEN-T och Marco Polo de lämpligaste stödprogrammen för sjöfartsrelaterade projekt.

Det är därtill viktigt att kommissionens pågående arbete med ett åtgärds paket för hållbar sjötransport påskyndas. Denna handlingsplan kommer att innehålla kompletterande åtgärder på medellång och längre sikt för att hantera sjöfartssektorns miljöproblem utifrån ett bredare perspektiv och på ett integrerat sätt. En strategi för handlingsplanen väntas bli presenterad under 2012 och kan enligt kommissionen komma att innehålla bindande och icke-bindande regler, ekonomiska styrmedel och stödinstrument samt åtgärder för att främja utveckling av miljöteknik för fartyg, alternativa bränslen, grön infrastruktur samt forskning och innovation.

---

<sup>6</sup> Meddelande från kommissionen, Europa 2020 - En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla, KOM(2010) 2020 slutlig.

### *2.3. Ytterligare åtgärder mot ogynnsamma effekter på närsjöfarten*

Sjöfartsverket konstaterar att det finns en rad möjliga åtgärder för att minska risken för överflyttning av gods från sjöfart till väg och järnväg samt säkerställa tillgången på marint bränsle till en rimlig kostnad för svensk industri:

- a) Transportstöd till hamnar i bl.a. Bottenhavet och Bottenviken.
- b) Ökade medel till forskning och utveckling av alternativa bränslen, bättre reningsmetoder samt utveckling av effektivare motorer och miljövänlig teknik i allmänhet.
- c) Investeringsstöd med samma inriktning som i b).
- d) Lägre farledsavgifter (något som ger mindre möjligheter till NOx-åtgärdsincitament samt kräver ökade anslag till Sjöfartsverket).
- e) Internalisera miljöeffekterna fullt ut för samtliga transportslag. Internaliseringen av de olika transportslagens marginalkostnader vad gäller godstrafik har beräknats som följer:
  - väg: 30 - 36 %<sup>7</sup>,
  - järnväg: 17 - 24 %<sup>8</sup>,
  - sjöfart: 40 - 45 %<sup>9</sup>.
- f) Skattebefria landansluten el till fartygen.
- g) Genom internationellt samarbete mellan Östersjöländerna lyfta upp frågan på den Europeiska unionens nivå för adekvata åtgärder.

Utöver ovanstående vill Sjöfartsverket lyfta fram att även användning av ekonomiska styrmedel i form av miljöstyrande avgifter, handelssystem och investeringsstöd till reningstekniska åtgärder bör undersökas. Oavsett vilket ekonomiskt styrmedel som används för att minska utsläppen till luft från sjöfarten, behöver man beakta att det är en internationell näring där globala beslut är att föredra för att därigenom undvika en snedvridning av konkurrensen.

Det kan avslutningsvis konstateras att en av dessa åtgärder redan genomförts. Regeringen beslutade att från 1 juli 2010 sänka skatten på el som via landanslutning överförs till fartyg i hamn. Skatten sänktes med 98 procent från 28 öre/kWh till symboliska 0,5 öre/kWh. Regeringen räknar med att utsläppen av svaveldioxid minskar med 76 ton, av kväveoxider med

---

<sup>7</sup>Trafikanalys, PM 2011:6

<sup>8</sup>Trafikanalys, PM 2011:6

<sup>9</sup>SIKA, PM 2010:1

Datum  
2011-11-29

Vår beteckning  
0602-11-03114

830 ton och av koldioxid med 42 000 ton per år samtidigt som bullret från hjälpmotorerna försvinner<sup>10</sup>.

---

I handläggningen av detta ärende, vilket beslutats av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl, har deltagit direktören för Samhällsavdelningen Jaak Meri, marknadsdirektören Jonas Vedsmand, chefen för sjöfartspolitiska enheten Anna Staaf och handläggare Nariné Svensson, föredragande.



Ann-Catrine Zetterdahl



Nariné Svensson

För kännedom till

1. Näringsdepartementet
2. Styrelsen
3. Ledningen
4. Fyren

---

<sup>10</sup> Lagrådsremiss "Bättre skattemässiga förutsättningar för biogas samt för landansluten el till fartyg i hamn", 18 februari 2010, s. 32