

Styrelseärende

Remiss från Miljödepartementet om förslag om ändring av direktivet om svavelhalten i olja – KOM (2011) 439 slutlig

Bakgrund

Miljödepartementet har 2011-09-13 utsänt ovanstående remiss från Kommissionen för yttrande till senast 2011-11-30. Remissen har också sänts på remiss till bland annat berörda statliga myndigheter, länsstyrelser, intresseorganisationer, universitet, fackliga organisationer och ett mindre antal kommuner.

IMO, International Maritime Organization, antog i oktober 2008 ändringar i Marpol-konventionen, (s.k. Marpolbilaga VI, där Sverige är en part), där strängare gränsvärden för svavel för maritima bränslen i svavelkontrollområdena (SECA), bland annat Östersjön, med högst 1,00 viktprocent svavel från 2010 och 0,10 viktprocent svavel från 2015. I havsområden utanför svavelkontrollområdena gäller gränsvärdena 3,5 procent från 1 januari 2012 och 0,50 procent från och med den 1 januari 2020.

Skälet till att Kommissionen har tagit fram förslaget är att EU-lagstiftningen bör stämma överens med gällande internationell rätt, ett icke genomförande skulle bryta mot linjen att EU ska genomföra internationella överenskommelser. Därutöver är syftet att främja ”Europa 2020-strategin”, att främja en resurseffektivare, grönare och mer konkurrenskraftig ekonomi. Prognoser har exempelvis visat att utan ytterligare strängare reglering kommer den stadiga ökningen av utsläppen av SO₂ och NO_x från sjöfarten leda till att dessa utsläpp blir större än motsvarande utsläpp från landbaserade källor år 2020.

Andra argument enligt Kommissions konsekvensanalys är att förslaget är starkt lönsamt, särskilt de skärpta kraven i SECA områdena. Där beräknas varje investerad Euro ge mellan 5 och 25,6 Euro tillbaka enbart på grund av minskad hälsopåverkan, till detta kommer att vinsterna med minskad förorening och övergödning inte räknats in.

Viktiga skillnader gentemot Marpolkonventionen är att föreliggande direktivförslag innehåller bestämmelser om sanktioner och strängare krav för passagerarfartyg utanför

svavelkontrollområdena. Ändringarna föreslås ske i rådets direktiv 1999/32/EG och 93/12/EEG

Kommissionens förslag

Av bilagan framgår förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv.

Sammanfattningsvis kan bland annat följande förslag i direktivet noteras:

1. Definition av efterreningsutrustning. Förslaget innebär att redarna får använda bränsle med högre svavelhalt om båtarna har reningsutrustning som minskar utsläppen i motsvarande grad, utrustningen skall vara ett alternativ till att använda lågsvavlig olja.
2. Maritima bränslen med en svavelhalt över 3,5 % får vare sig användas eller säljas i medlemsländerna
3. Dieselbrännoljor får även i fortsättningen endast ha en högsta tillåten svavelhalt om 0,1 %
4. Fartyg får fram till och med 31 december 2014 använda bränslen med en svavelhalt om 1,00 procent i kontrollområdena (SECA) och därefter skärps kravet till 0,1 viktprocent
5. Utanför SECA-områdena ska marina bränslen ha en högsta tillåten svavelhalt om 3,5 procent från och med den 1 januari 2012. Den 1 januari 2020 sänks gränsvärdet till 0,5 viktprocent. Det senare datumet kan skjutas till den 1 januari 2025 ifall det råder brist på bränslen med tillräckligt låg svavelhalt.
6. Kommissionen får en delegerad möjlighet att besluta om utökning av SECA-områdena, i enlighet med Marpol bilaga VI och efter beslut av IMO.
7. Införa ett gränsvärde för svavel på 0,1 procent för passagerarfartyg som bedriver trafik utanför SECA-områdena år 2020, vilket här innebär att EU går längre än Marpolbilagan.
8. Krav om loggbok på fartygen för att få anlöpa hamnar i regionen, så att uppgifter finns om när man byter från ett bränsle till ett annat, det vill säga in och ut ur SECA och hamnar.
9. I *hamnar* inom EU ska fartyg använda oljor som har svavelhalt om högst 0,1 viktprocent. Om fartygen lastar och lossar på mindre än två timmar behöver den inte tillämpas, inte heller om det använder landansluten el och stänger av alla maskiner.
10. Medlemsstaterna ska genom en systematiserad provtagning kontrollera kvaliteten hos bränslena som används, varje år skall dessa sända en rapport om utfallet av provtagningen till kommissionen.

Stockholms Hamn ABs synpunkter

Stockholms Hamn AB anser att IMO:s beslut samt föreliggande förslag till nya direktiv för svavelhalten i maritima bränslen, är ett uttryck för en angelägen och strategisk ambition att kraftfullt minska sjöfartens negativa miljöpåverkan. Viktig är också att de miljökonsekvenser för transportsektorn som önskas uppnås, verkligen blir resultatet av kommissionens förslag och att konsekvenserna för svensk industris konkurrenskraft blir rimliga. Principiellt är det viktigt att det råder lika konkurrensvillkor inom hela den Europeiska Unionen.

Stockholms Hamn AB kommenterar här var och ett av förslagen 1-10, enligt ovan.

1. Stockholms Hamn AB stöder förslaget till ny definition av reningsutrustning och denna som ett alternativ till att använda lågsvavlig olja. Scrubbers (avgasreningsystem) kommer troligen bli ett betydelsefullt alternativ för att klara SECA kraven. Det är också viktigt att uppmärksamma och lösa frågorna kring hantering av det avfall, mm, som uppkommer med scrubbers.
2. Stockholms Hamn AB stöder förslaget att medlemsländerna varken får använda eller saluföra bränsle med högre svavelhalt än 3,5 procent.
3. Stockholms Hamn AB stöder förslaget att dieselbrännoljor även i fortsättningen får ha en högsta svavelhalt om 0,1 procent.
4. Stockholms Hamn AB anser att ett införande av 0,1 procent tillåten svavelhalt i SECA områdena från 2015 ej är en tillräcklig lång tid för att ställa om fartygen och få till en fungerande marknad för lågsvavligt fartygsbränsle. Det är ej heller tillräckligt med tid för att åstadkomma en fungerande infrastruktur för alternativa bränslen som LNG (Liquefied Natural Gas).

Sjöfartsverket beräknar att ett införande från 2015 medför extra kostnader på 13 miljarder kronor årligen för sjöfarten på svenska hamnar. Bränslekostnaderna med ett införande från 2015 bedöms öka med 50-55 procent, för fartyg som endast trafikerar Östersjön bedöms kostnaderna öka med 70 procent. Detta riskerar både en omfattande överflyttning av gods från sjöfart till lastbil på väg samt att sjöfartens konkurrensförutsättningar för Östersjöländerna försämras gentemot övriga Europa.

En tidtabell som enligt kommissionen innebär ett införande av de nya reglerna på endast tre år ger varken näringslivet eller sjöfartsnäringen tillräcklig tid att anpassa sig till de nya reglerna. Stockholms Hamn AB förespråkar därför en övergångsperiod på ett antal år som bör bestämmas i förhandlingar mellan Östersjöländer och kommissionen.

Därutöver är det viktigt att arbetet redan nu intensifieras inom EU så man tillsammans med IMO försöker finna en lösning för att starta handel med utsläppsrätter för sjöfarten. I likhet med andra industri- och transportsektorer kan detta bli ett viktigt verktyg i arbetet med att minska sjöfartens klimatpåverkan.

5. Stockholms Hamn AB stöder förslaget att även fartygstrafiken utanför SECA områdena skall sänka gränsvärdet till 0,5 procent från 2020. Målsättningen måste vara att alla havsregioner inom över-skådlig tid mer kraftfullt minskar sina utsläpp av svavel och därmed bidrar till en bättre miljö. Till exempel finns det mycket starka motiv att minska utsläppen i Medelhavsregionen där många länder har problem med luftkvaliteten. Att inkludera Medelhavet som SECA skulle också ge mer neutrala konkurrensvillkor.
6. Stockholms Hamn AB stöder förslaget att kommissionen får en delegerad möjlighet att besluta om utökning av SECA-områdena.
7. Stockholms Hamn AB stöder förslaget att ett gränsvärde införs för svavel på 0,1 procent för passagerarfartyg som bedriver trafik utanför SECA-områdena år 2020. Detta innebär inga extra krav i Sveriges omedelbara närhet men är positivt avseende långväga gränsöverskridande luftföroreningar.
8. Stockholms Hamn AB stöder förslaget om krav på loggbok på fartygen för att få anlöpa hamnar i regionen. Det är mycket viktigt för uppföljning och kontroll att uppgifter om bränslebyten vid ut- och ingång i hamnar samt SECA området noggrant finns registrerat.
9. Stockholms Hamnar stöder förslaget att fartyg i hamnar inom EU ska använda oljor som har svavelhalt om högst 0,1 viktprocent och att det inte tillämpas om fartygen använder landansluten el, stänger av alla maskiner eller lastar och lossar inom två timmar.
10. Stockholms Hamnar stöder förslaget att medlemsstaterna genom en systematiserad provtagning ska kontrollera kvaliteten hos bränslena

som används och varje år skall sända en rapport om utfallet av provtagningen till kommissionen. Det är här viktigt att ett tydligt myndighetsansvar finns och att den ansvariga myndigheten också får tillräckligt med resurser för att ansvara för kontrollarbetet

Hamnen vill slutligen framhålla andra åtgärder på detta område som positivt kommer att bidra till minskad miljöbelastning för sjöfarten, bland annat pågående projekt med elanslutning av fartyg i hamn, nya effektiva fartygskonstruktioner samt den standard som IMO har arbetat med för fartygens energieffektivitet.

Stockholm den 25 oktober 2011

Johan Castwall

Gun Rudeberg

Henrik Widerståhl

Verkställande
Direktör

Miljöchef

Vice VD, Marknadschef