



## Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om svavelhalten i marina bränslen

Miljödepartementet

2003-05-30

### Dokumentbeteckning

KOM (2003) 476 slutlig

Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/32/EG när det gäller svavelhalten i marina bränslen

### Sammanfattning

Förslaget innebär en revidering av direktiv 1999/32/EG när det gäller svavelhalten i marina bränslen. Syftet är att minska utsläppen av svaveldioxid och partiklar från fartyg.

Huvuddelarna i förslaget är följande:

Införande av en svavelgräns på 1,5 % för marina bränslen, inklusive tung eldningsolja, som används i Nordsjön, Engelska kanalen och Östersjön.

Införande av en svavelgräns på 1,5 % för marina bränslen som används av passagerarfartyg i reguljärtrafik till eller från EU-hamnar.

Ändring av befintliga svavelbestämmelser i fråga om marina dieselbrännoljor som används av havsgående fartyg och fartyg på inre vattenvägar.

Därtill kommer förslag om försäljningsförbud av vissa bränslen, följdändringar i fråga om tung eldningsolja som används på land samt inrättandet av en föreskrivande kommitté.

Gällande svenska regler är Förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. EU:s direktiv 1999/32/EG, om svavelhalten i vissa flytande bränslen, är införd i svensk rätt genom ändring i förordningen. Därtill kommer

miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter. Internationella bestämmelser är förutom direktiv 1999/32/EG MARPOL konventionen bilaga VI samt internationell ISO standard som gäller för marina bränslen.

2003/04:FPM01

När det gäller konsekvenser överväger fördelarna kostnaderna mycket kraftigt enligt kommissionen. De sektorer som påverkas av förslaget är oljeraffinerings-industrin och sjötransportindustrin. Konsekvenser för svenska myndigheter bedöms främst utgöras av ökade insatser för tillsyn och kontroll av att bestämmelserna i förslaget följs.

Sverige välkomnar föreslagen skärpning av bestämmelserna för svavelhalt i marina bränslen som är ett steg i rätt riktning. Att förslaget även omfattar tung eldningsolja är mycket positivt. Åtgärder inom sjöfarten för att minska utsläppen av svavel är mycket kostnadseffektiva jämfört med att vidta ytterligare åtgärder för att minska svavelutsläppen från landbaserade källor. Kommissionens konsekvensutredning visar också att för alla delarna i förslaget överväger fördelarna kostnaderna mycket kraftigt. Det bör därför finnas möjligheter till ytterligare skärpning av förslaget.

## 1 Förslaget

### 1.1 Innehåll

Förslaget till ändring i direktiv 1999/32/EG medför att:

Högsta tillåtna svavelhalt för användning av marina bränslen, även tung eldningsolja, som används av havsgående fartyg i Nordsjön, Engelska kanalen och Östersjön blir 1,5 %, vilket överensstämmer med Marpol bilaga IV - Artikel 4a 1

Högsta tillåtna svavelhalt blir 1,5 % i marina bränslen som används för fartyg för passagerarfartyg i reguljär trafik till eller från EU-hamnar (1 juli 2007) – Artikel 4a 2

Maximal svavelhalt i använt bränsle under liggtid i hamn och för färd på inre vattenvägar får vara max 0,2 % (0,1 % år 2008) (Artikel 4b 1)

Förbud införs för försäljning av marin dieselbrännolja med mer än 0,2 % svavel (0,1 % år 2008) – Artikel 4b 2

Marin dieselolja (DMB-, DMC-typer) får inte försälas om svavelhalten överstiger 1,5 % - Artikel 4a 6

Följändringar i fråga om tunga eldningsoljor som används i land som ett resultat av direktiv 2001/80/EG om stora förbränningsanläggningar – Artikel 3.

Nationella krav skall införas för kontroll av bränsleförsäljning, användning av bränslen m.m. Detta bl.a. via loggböcker och stickprov. Rapportering ska ske till kommissionen. – Artikel 6

Inrättande av en föreskrivande kommitté, angående framtida tekniska ändringsförslag som inte är politiskt kontroversiella. - Artikel 9a

## 1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Svavelhalten i marina oljor regleras i Förordning (1998:946) om svavelhaltigt bränsle. EU:s direktiv 1999/32/EG, om svavelhalten i vissa flytande bränslen, är införd i svensk rätt genom ändring i förordningen.

Genom direktiv 99/32/EG får marin dieselbrännolja (MDO) och gasolja (MGO) inte innehålla en svavelhalt som överstiger 0,2 % och från den 1 januari 2008 gäller maximalt 0,1 %. Detta gäller dock inte för användning av det bränsle som finns i bränsletanken för drift av fartyg som passerar gränsen mellan ett tredje land och en stat som är medlem i Europeiska unionen. Förordningen reglerar inte svavelhalten i tyngre eldningsoljor för fartygsdrift vare sig de körs i nationell eller internationell trafik.

Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamn- och Stuveriförbund enades 1996 i en principöverenskommelse om att minska sjöfartens luftföroreningar med 75 % under en femårsperiod. För att nå målet enades parterna om att införa miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter.

Den nya farledsavgiften trädde i kraft 1 januari, 1998 och består av en tvådelad avgift. Den del som baseras på den mängd gods som fartyget lassar eller lossar, godsavgift, är inte miljödifferenterad. Den andra delen, som baseras på fartygets bruttodräktighet (GT-avgift), är miljö-differenterad med hänsyn till fartygens utsläpp av kväveoxider och användning av lågsvavligt bränsle.

Avgiften innebär ingen höjning av kostnaderna för sjöfarten totalt sett utan endast en differentiering. Om svavelhalten i bunkeroljan understiger 0,5 viktprocent för färjor eller 1,0 viktprocent för övriga fartyg så lämnas en rabatt på 0,90 kr per enhet av företagets bruttodräktighet.

Internationellt kan svavelhalten i marina bränslen regleras genom IMO. Vid en diplomatkonferens 1997, arrangerad av IMO, antogs ett internationellt instrument för att reglera luftutsläpp från fartyg, MARPOL bilaga VI. Här regleras att högsta svavelhalt i marina bränslen får vara

4,5 %. I överenskommelsen regleras även att svavelhalten får maximalt vara 1,5 % i särskilda områden (SOx Emission Control Areas, SOxECA). Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen är sådana utpekade områden. MARPOL bilaga VI träder i kraft ett år efter det att den har ratificerats av minst 15 flaggstater som representerar minst hälften av bruttotonnaget i världens handelsflotta. En handfull stater har skrivit på, däribland Sverige, fler uppger sig vara redo att ratificera.

Enligt nu gällande internationell standard för marina bränslen (ISO 8217) får de innehålla maximalt 5 % svavel. Genomsnittlig svavelhalt i marina tunga dieseldjor är globalt ca 2,7 %.

### 1.4 Konsekvenser

Ju större andel lågsvavligt bränsle som produceras desto högre blir produktionskostnaden per ton eftersom det vid produktion av större volymer lågsvavligt bränsle används dyrare metoder för att sänka svavelhalten.

Sammantaget för alla delarna av förslaget överväger fördelarna kostnaderna mycket kraftigt enligt kommissionen. Den årliga nettovinsten för SOxECA-förslaget beräknas till ca 646 miljoner euro (med ett prispåslag på 55 euro per ton bränsle). Den årliga nettovinsten genom förslaget om passagerarfartyg (med ett prispåslag på 50 euro per ton bränsle) beräknas till ca 210 miljoner euro och för förslaget om hamnar beräknas nettovinsten till ca 788 miljoner euro för svavelhalt 0,2 % (2006) med prispåslag på 57,75 och ca 26 miljoner euro (prispåslag 2 euro per ton bränsle) för svavelhalt 0,1 % (2008).

De sektorer som påverkas av förslaget är olje-raffineringsindustrin och sjöfartstransportindustrin, inklusive rederier som bedriver passagerartrafik i medlemsstaterna. Det finns få små och medelstora företag i oljeraffineringssektorn. Olika storlekar av rederier kommer att påverkas, allt från företag som bara äger ett fartyg till rederier med större flottor. Förslaget väntas inte få några större negativa konsekvenser för sysselsättningen eller investeringar. För oljeraffineringsindustrin skulle förslaget kunna leda till

ökade intäkter för EU-raffinaderier eftersom de kommer att sälja mer av produkter av högre standard till högre priser. När det gäller konkurrenskraften, innebär förslaget en fördel genom att operatörer av passagerarfartyg i norra och södra Europa får samma konkurrensvillkor.

Konsekvenser för svenska myndigheter bedöms främst utgöras av ökade insatser för tillsyn och kontroll av att bestämmelserna i förslaget följs.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Svensk ståndpunkt

Sjöfartens andel av utsläppen ökar. År 2010 bedöms sjöfarten inom EU:s havsområde svara för nästan lika stora utsläpp av svavel som de samlade landbaserade utsläppen inom EU. Beräkningar visar att fartygstrafiken bidrar till att de kritiska belastningsgränserna för försurning överskrids med mer än 50 % i de flesta kustområden längs Engelska kanalen och Nordsjön, i Östersjön längs den tyska och polska kusten samt i stora delar av södra Sverige och Finland. Svavelutsläppen bidrar även till partikelbildning som påverkar människors hälsa i hela Europa.

Sverige välkomnar föreslagen skärpning av bestämmelserna för svavelhalt i marina bränslen som är ett steg i rätt riktning. Att förslaget även omfattar tung eldningsolja är mycket positivt. Åtgärder inom sjöfarten för att minska utsläppen av svavel är mycket kostnadseffektiva jämfört med att vidta ytterligare åtgärder för att minska svavelutsläppen från landbaserade källor. Kommissionens konsekvensutredning visar också att för alla delarna i förslaget överväger fördelarna kostnaderna mycket kraftigt. Det bör därför finnas möjligheter till ytterligare skärpning av förslaget. För att nedfallet av försurande ämnen skall underskrida kritisk belastning krävs det utsläppsreduktioner i Europa utöver de åtaganden som nu finns.

Det är också angeläget att direktivet träder ikraft snarast möjligt.

### 2.2 Övriga medlemsstaters ståndpunkter

Under år 2002 höll kommissionen två möten med intressenter, bland dem medlemsstaterna, kandidat- och EES-länderna samt representanter för industrin och icke statliga miljöorganisationer. Därutöver har det hållits skriftliga samråd.

*De flesta medlemsstater* stödjer ett geografiskt begränsat förbud mot användning av högsvavliga marina bränslen i enlighet med de föreslagna

## 2.3 Remissinstansernas ståndpunkter

*Sjöfartsverket* är positivt till förslaget och anser inte att en skärpning av förslaget är nödvändig. Att man inom EU får samstämmiga regler är däremot av stor vikt.

*Energimyndigheten* har inget att erinra i förslaget att fartyg ska omfattas av restriktioner gällande bränsle och svavelutsläpp. Ett stort behov finns för att internationellt reglera dessa områden. Att reglera svavelinnehållet i marina bränslen bedöms vara en kostnadseffektiv åtgärd i jämförelse med att ytterligare minska svavelutsläppen i Sverige. Myndigheten anser att det även är viktigt att åtgärder vidtas för att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg.

*Kustbevakningen* ser föreslagen ändring i direktivet om svavelhalten i marina bränslen som en välkommen ambitionsökning. Inriktningen bör dock på sikt vara att minska svavelhalten ytterligare.

*Naturvårdsverket* anser att förslaget är ett viktigt steg för att begränsa sjöfartens utsläpp. Det är angeläget att direktivet träder ikraft snarast möjligt och ytterligare kravskärpningar på svavelhalten i marina bränslen bör övervägas i svenskt närområde. Som komplement till bränslekrav bör gemensamma grunder för ekonomiska styrmedel utvecklas. Resultaten från den översyn, av de differentierade farledsavgifterna, som Näringsdepartementet nu genomför bör kunna utgöra underlag för kommissionens fortsatta arbete inom detta område. Vad inre vattenvägar är bör definieras.

*Göteborgs stad* välkomnar enhetliga regler inom Europeiska gemenskapen. Direktivet bör inkludera ytterligare åtgärder för att fullt ut uppnå en acceptabel belastning från Sjöfarten. Lokala/regionala/nationella regelverk bör undvikas som kan snedvrیدا konkurrensen mellan hamnar. Fartyg som använder landansluten elförsörjning och därmed inte använder bränslen under hamnuppehåll bör inte omfattas av kraven på 0,2 % (0,1 %) svavel i bränslet.

*Sveriges Redareförening* stödjer i stort kommissionens förslag, men föredrar internationell reglering. Enligt Redareföreningen är bästa sättet att

oljaolagen avkrävas ett betydligt större direkt ansvar för sina produkter för att säkerställa efterlevnaden av reglerna. Redareföreningen anser att bästa sättet att nå en miljöanpassning av Sjöfarten är genom en kombination av internationella stränga regler och marknadsdrivna instrument som ger incitament, även regionala och lokala, för de redare som vill gå före. Föreningen framhåller att FN:s havsrättskonvention, UNCLOS, innebär att EU har relativt begränsade möjligheter att ställa legalt bindande krav på sjöfarten i EU:s vatten. Ett frivilligt handelssystem med utsläppsrätter har inte denna svaghet.

*Sjöassuradörernas förening* har inga erinringar mot förslagen men vill samtidigt understryka att globala åtgärder vidtas i syfte att undvika regionala särlösningar.

*Sveriges hamnar* anser att det är positivt att krav ställs på sjöfarten, bäst hade varit att samma krav gällt globalt via IMO. Svenska särregler bör undvikas. Sveriges hamnar upplyser om att det inte endast är i hamn bunkring sker utan även vid bunkringsplatser där bunkerfartyg sköter försörjningen.

*SECO sjöfolk* ställer sig bakom de föreslagna åtgärderna om ändringen och tillägg i direktivet.

*Svenska Naturskyddsföreningen och Miljöförbundet Jordens vänner* anser att föreslagna ändringar är mycket svaga från miljö- och hälsoskyddssynpunkt och att Sverige måste vara ett föregångsland och verka aktivt för krav som syftar till att minska sjöfartens svavelutsläpp med minst 80 %. Nuvarande förslag minskar utsläppen med 10 %. Det föreslås att:

Marina bränslen med en svavelhalt över 0,5 % inte ska få användas inom medlemsländernas territorialvatten, ekonomiska zoner och övervakningszoner för föroreningar. Detta bränsle ska finnas tillgängligt i tillräcklig omfattning i alla hamnar.

Marina bränslen med en svavelhalt över 0,2 % inte ska få användas på inre vatten och inom medlemsländernas territorialvatten. Från 2008 ska gränsen bli 0,1 %.

Organisationerna finner att kostnadsräknelserna är missvisande. Kostnaderna för mer lågsvavligt bränsle är för högt räknad och nyttan är för lågt räknad.

Ekonomiska styrmedel, t.ex. i form av miljödifferenterade kilometeravgifter eller infrastrukturavgifter, bör införas inom EU.

### 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

EU Parlamentets första läsning pågår. Den 6 juni tas förslaget upp i miljöarbetsgruppen för information och kort genomgång av medlemsstaternas ställningstaganden.

Första Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 175 (1) och artikel 251 i fördraget

### 3.2 Fackuttryck/termer

Fartyg i hamn (ships at berth) - Fartyg som ligger i en hamn, även när de lastar, lossar eller bara ligger för ankar.

Tung eldningsolja (heavy fuel oil) - sådana petroleumbaserade flytande bränslen som omfattas av nummer 2710 00 71-2710 00 78 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nummer) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan 2, eller som på grund av sina destillationsgränser tillhör kategorin tunga oljor avsedda för användning som bränsle och som till mindre än 65 volymprocent destillerar vid 250 C enligt ASTM D86-metoden. Om destillationen inte kan fastställas med ASTM D86-metoden klassas petroleumprodukten likaledes som tung eldningsolja,

Dieselbrännolja (gasolja) (diesel oil): alla petroleumbaserade flytande bränslen som omfattas av nummer 2710 00 67 eller 2710 00 68 i Kombinerade nomenklaturen (KN-nummer) enligt rådets förordning (EEG) 2658/87 om tulltaxe- och statistiknomenklaturen och om Gemensamma tulltaxan, eller som på grund av sina destillationsgränser tillhör kategorin mellandestillat avsedda för användning som bränsle, och som till minst 85 volymprocent destillerar vid 350°C enligt ASTM D86-metoden,

Marin dieselbrännolja (gasolja) (marine gas oil) - bränslen som är avsedda att användas för marint bruk och som motsvarar definitionen för dieselbrännolja i punkten 3 ovan, eller vars viskositet eller densitet faller inom ramen för de gränsvärden för viskositet eller densitet som fastställs för marina destillat i tabell 1 i ISO 8217 (1996). Förordning (2000:372).

SOx Emission Control Areas – Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.  
Se vidare MARPOL Annex VI

svenskt territorialvatten - 12 distansminuter (20 km) utifrån gränsen för inre vatten (dvs de yttersta skären). 2003/04:FPM01

svenska ekonomiska zonen - halva sträckan ut på internationellt vatten mellan två länder räknat från de yttersta skären.

inre vatten - området innanför de yttersta skären