

Datum  
2014-04-25  
Ert datum  
2014-03-05

Dnr/Beteckning  
TSG 2014-408  
Er beteckning  
M2014/646/KI

Kopia till

johanna.janson@regeringskansliet.se  
harald.perby@regeringskansliet.se

miljodepartementet.registrator@regeringskansliet.se

## Remiss av direktivförslagen i Europeiska kommissionens luftvårdspaket

### Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till förslaget om att medlemsstaterna ska kunna tillgodoräkna sig utsläppsminskningar från den internationella sjöfarten, men anser att det behövs ytterligare bearbetning av texten i artikel 5 i direktivförslaget samt att vissa frågor bör klargöras, se nedan.

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen är positiv till förslaget till nytt takdirektiv, och stödjer införandet av utsläppstak för metan och partiklar.

I konsekvensanalysen (s. 241-242) konstateras det att det är mer kostnadseffektivt att införa minskningar av kväveoxidutsläpp (NO<sub>x</sub>) från sjöfarten i medlemstaternas territorialvatten och exklusiva ekonomiska zoner (EEZ) än från landbaserade anläggningar. Beroende på hur Kommissionens förslag till flexibilitetssystem utformas kan det finnas risk för snedvridning av konkurrens mellan olika sjöfartskategorier och/eller länder. Detta p.g.a. att vissa medlemsstater skulle kunna införa lokala krav på utsläppsminskningar från sjöfarten för att kunna tillgodogöra sig minskningen i landets utsläppstak.

Artikel 5.1 a) anger de områden där utsläppsminskningar av NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> och PM<sub>2,5</sub> från internationell sjöfart får räknas av från de totala nationella utsläppen. Dessa områden är medlemsstaternas territorialvatten, exklusiva ekonomiska zoner samt *föroreningskontrollzoner om sådana zoner har fastställts*. I den svenska översättningen av direktivet används begreppet "föroreningskontrollzoner", dock är det etablerade svenska begreppet "utsläppskontrollområden". Denna skrivning kan misstolkas på ett sätt som innebär att utsläppskontrollområden i USA och Karibien omfattas av direktivet och att medlemsstater kan tillgodogöra sig utsläppsminskningar

om utsläpp sker i dessa områden. Transportstyrelsen föreslår att texten förtydligas genom att det i direktivet istället står ”*Europeiska unionens utsläppskontrollområden*”.

En annan svårighet med formuleringen om utsläppskontrollområden i artikel 5.1 a) är att samtliga medlemsstater som gränsar till ett sådant område kan räkna av från samma mängd utsläpp från fartyg som befinner sig i området. Exempelvis kan nuvarande formulering innebära att samtliga länder som gränsar till Östersjöns svavelutsläppskontrollområde (SECA) kan räkna av utsläppsminskningar av svavel från de fartyg som befinner sig i området. I konsekvensanalysen (s. 241) jämförs olika scenarier för SECA och NECA (kväveoxidutsläppskontrollområde), och där beräknas utsläpp endast i ett område av 200 nm från kusten, dvs. medlemsstaternas EEZ. Transportstyrelsen önskar ett förtydligande i direktivet av den geografiska omfattningen vad gäller utsläppskontrollområden.

Transportstyrelsen ser även svårigheter med hur mätningen och beräkningen av utsläppsminskningar från den internationella sjöfarten ska göras (artikel 5.1 a) och b)). Transportstyrelsen anser att det är viktigt att alla medlemsstater beräknar utsläppsminskningar från sjöfarten på samma sätt. I dagsläget är det inte möjligt att mäta utsläpp för hela fartygsflottan. På vissa fartyg kan man dock utföra mätningar ombord, exempelvis om fartyget har installerat avgasreningssystem (skrubbers) för SO<sub>2</sub> eller SCR (Selective Catalytic Reduction) för NO<sub>x</sub>. I Europa gäller idag NO<sub>x</sub>-utsläppskrav bara för fartyg byggda efter en viss tidpunkt. Exempelvis har fartyg byggda före år 2000 i dagsläget ingen fastställd nivå för NO<sub>x</sub>-utsläpp, vilket gör att beräkning av utsläppsminskningen för dessa fartyg inte är möjlig.

I artikel 5.1 c) står det att medlemsstaterna kan räkna av utsläppsminskningar från sjöfart förutsatt att länderna har genomfört åtgärder för att nå lägre utsläpp av PM<sub>2.5</sub> från internationell sjöfart jämfört med de utsläppsnivåer som skulle uppnås genom efterlevnad av unionens normer för utsläpp av PM<sub>2.5</sub>. Det finns dock inga normer inom unionen i dagsläget avseende utsläpp av PM<sub>2.5</sub> från sjöfarten. Transportstyrelsen ser därmed svårigheter med att kunna beräkna dessa utsläpp.

Ännu fler möjligheter att räkna av sjöfartens minskade utsläpp i de nationella utsläppen nämns i konsekvensanalysen (s. 245), och avser åtgärder såsom landanslutning i hamnar och användning av LNG. Transportstyrelsen anser att det är önskvärt att dessa åtgärder nämns i direktivet för att säkerställa att sådana åtgärder kan räknas med i utsläppsminskningarna.

---

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Ingrid Cherfils, sjö- och luftfartsavdelningen, avdelningschef Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen samt utredare Jenny Ryman, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
Stabschef