

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Transportstyrelsens remissvar på Europeiska kommissionens förslag om ändring av direktivet om svavelhalten i olja – KOM (2011) 439 slutlig

Sammanfattning

Förslaget innebär en revidering av direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen. Syftet är att minska utsläppen av svavel och partiklar från fartyg. I huvudsak innebär förslaget att relevanta regler från internationella konventioner, som redan är antagna, förs in i EU-lagstiftningen.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget i stort då det är önskvärt att den internationella rätten och EG-lagstiftningen harmoniseras. Transportstyrelsen är dock kritisk till att kommissionen, utan medlemsstaternas insyn, ges möjlighet att påverka sakinnehållet i regelverket genom att anta delegerade rättsakter i vissa fall.

Transportstyrelsen anser vidare att förslaget bör utformas i enlighet med de jurisdiktionsprinciper som framgår av Havsrättskonventionen. Möjligheten för fartygsägare och redare att använda alternativa metoder och avgasreningsteknik istället för lågsvavligt bränsle är, enligt Transportstyrelsen, essentiell och ytterst viktig att främja genom direktivets reglering.

Allmänna överväganden

Bakgrunden till förslaget är, förutom skyddet av miljön, att EU-lagstiftningen bör stämma överens med gällande internationell rätt. Om EU beslutar om andra nivåer för tillåten svavelhalt eller andra ikraftträdandedatum för kravens genomförande än vad som framgår av Marpol bilaga VI uppstår en situation där motstridiga regelverk gäller i

samma vattenområden. Transportstyrelsen är därför positiv till att EU:s regler anpassas till internationellt gällande krav i Marpol bilaga VI.

Transportstyrelsen vill särskilt framhålla vikten av att direktivets regler skrivs så att de är förenliga med internationell rätt, i synnerhet Havsrättskonventionen (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS). Detta främst vad gäller de jurisdiktionsprinciper och jurisdiktionsbegränsningar som framgår av konventionen.

En viktig fråga för att sjöfarten ska kunna möta de skärpta kraven på tillåten svavelhalt i bränslen är möjligheten till användning av avgasreningsutrustning samt andra utsläppsminskningmetoder. Det är, enligt Transportstyrelsen mening, ytterst viktigt att möjligheterna att utveckla nya metoder för avgasrening främjas och att användningen av utsläppsminskningmetoder inte hämmas eller begränsas genom direktivet.

Transportstyrelsen anser att medlemsstaterna ska ges inflytande i utformandet av detaljregleringar som bedöms nödvändiga för att genomföra direktivet. Det är inte lämpligt att kommissionen ges befogenhet att anta delegerade rättsakter som får ett direkt inflytande på medlemstaternas resurser eller sakinnehållet i de tillämpliga reglerna. Kommissionens befogenhet att anta delegerade rättsakter bör begränsas till att anta ändringar som är nödvändiga för att bringa direktivet i överensstämmelse med gemenskapsrätt eller internationell rätt som antagits, ändrats eller satts i kraft, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde utökas.

Särskilda överväganden

Artikel 3a – Svavelhalt i marina bränslen

Av den föreslagna artikeln framgår att marina bränslen med en svavelhalt över 3,5 procent vare sig får användas eller säljas i medlemsländerna. Detta överensstämmer såvitt avser användningsförbudet med det globala kravet i Marpol bilaga VI. Försäljningsförbudet återfinns emellertid inte i MARPOL.

Transportstyrelsen anser att ett sådant försäljningsförbud skulle försämra den affärsmässiga vinsten för fartygsägare och redare som väljer att använda avgasreningsutrustning. Vid användning av sådan utrustning är det praktiskt möjligt att framdriva fartyg med ett bränsle med högre svavelhalt än 3,5 viktprocent. Om ett försäljningsförbud för sådant bränsle införs, försvinner tillgången på billigt högsvavligt bränsle inom EU och vinstmarginalen för

fartygsägaren eller redaren minskar i motsvarande mån. Transportstyrelsen anser därför att försäljningsförbudet bör tas bort.

Artikel 4a(1a) – Globala krav på svavelhalten i marina bränslen

Förslaget motsvarar MARPOL:s regler i bilaga VI om svavelhalten utanför SECA-områden. Gränsvärdet för tillåten svavelhalt sänks till 0,5 viktprocent den 1 januari 2020. Detta datum kan skjutas upp till den 1 januari 2025 till följd av bristande bränsletillgång. I förslaget ges Kommissionen befogenhet att anta delegerade rättsakter om kravskärpningen 2020.

Transportstyrelsen anser att kommissionens befogenhet att anta delegerade rättsakter bör begränsas till att anta ändringar som är nödvändiga för att bringa direktivet i överensstämmelse med gemenskapsrätt eller internationell rätt som antagits, ändrats eller satts i kraft, under förutsättning att sådana ändringar inte innebär att direktivets tillämpningsområde utökas. Det är inte lämpligt att kommissionen i detta fall ges befogenhet att anta delegerade rättsakter som har ett direkt inflytande på sakinnehållet i de tillämpliga reglerna.

Artikel 4c, d och e och bilaga II – alternativa reningsmetoder

Av de föreslagna artiklarna framgår att fartygsägarna eller redarna kan använda alternativa avgasreningsmetoder istället för lågsvavliga bränslen. Kommissionen ska för att reglera godkännandet av reningsutrustning få mandat att anta delegerade akter.

Transportstyrelsen vill understryka vikten av att direktivet inte skrivs så att en alternativ utsläppsminskningsmetod som godkänts enligt direktivet inte får användas på grund av att kommissionen i delegerade rättsakter ställer upp tillkommande villkor för användningen av sådan utrustning.

Artikel 6 – stickprovsundersökning och analys

Av den föreslagna artikeln framgår att medlemsstaterna ska, genom systematiserad provtagning, kontrollera kvaliteten hos bränslen som användas om det inte finns en alternativ reningsutrustning. Kommissionen föreslås få mandat att utforma tillämpningsföreskrifter om bl.a. tillsynens omfattning genom delegerade rättsakter.

Transportstyrelsen är kritisk till och anser att det inte är lämpligt att kommissionen, utan medlemsstaternas insyn eller möjlighet till påverkan, ges befogenhet att anta delegerade rättsakter som får ett direkt inflytande på medlemstaternas resurser.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjöfartsdirektören Per Nordström och sektionschefen Anna Petersson, den senare föredragande.

Staffan Widlert
Generaldirektör