

TSG
2022-831

Transportstyrelsens redovisning av
Östersjöstrategin 2024

© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2022-831

Författare Ryman Jenny
Månad År Januari 2024

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

Transportstyrelsen har i uppdrag av regeringen att bidra till att genomföra EU:s Östersjöstrategi. Denna rapport redovisar myndighetens arbete med uppdraget för åren 2022 och 2023.

Huvuddelen av arbetet med Östersjöstrategin bedrivs inom ramen för Transportstyrelsens löpande arbete med regelutveckling, tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning samt inom ramen för olika regeringsuppdrag där det finns kopplingar till strategin.

Myndigheten deltar kontinuerligt på den regionala och internationella arenan för att bidra till nya regler och överenskommelser, t.ex. inom FN-organ och olika arbetsgrupper inom EU. Transportstyrelsen sitter i styrgrupperna för två av Östersjöstrategins Policy Areas: PA Safe och PA Ship.

Ett viktigt samverkansforum är Helcoms arbete med Östersjöns miljöfrågor inklusive handlingsplanen Baltic Sea Action Plan (BSAP). Viktiga nationella samarbetspartners är Sjöfartsverket, Trafikverket, Energimyndigheten och Havs- och vattenmyndigheten.

Transportstyrelsen har deltagit i ett flertal projekt som har bärighet på myndighetens huvuduppdrag – att verka för att de transportpolitiska målen uppfylls. Exempel på projekt som pågår är:

- Uppföljning och tillsyn av regelverket om svavelhalt i marina fartygsbränslen
- Anslutning av tankfartyg till landström
- Reglering av batteridrivna fartyg
- Reglering av utsläpp av skrubbevatten
- God tillgång till svensk sjöpersonal

De projekt som Transportstyrelsen deltar i bidrar alla, på olika sätt och i olika utsträckning, till måluppfyllelse inom de transportpolitiska målen och Agenda 2030 och är därmed ett verktyg för att uppnå hållbar utveckling i Östersjöregionen.

Innehåll

SAMMANFATTNING	3
INNEHÅLL	4
1 INLEDNING	6
2 GENOMFÖRANDET AV UPPDRAGET	7
3 DELMÅL I HANDLINGSPLANEN	9
3.1 Rädsla havsmiljön	9
3.1.1 Östersjön ska ha rent vatten	9
3.1.2 Östersjön ska ha en rik och levande biologisk mångfald	9
3.1.3 Östersjön och dess utlopp trafikeras av en ren och säker sjöfart.....	9
3.1.4 Förbättra samarbetet för en god havsmiljö	9
3.2 Länka samman regionen	10
3.2.1 Goda transportvillkor i Östersjöområdet.....	10
3.3 Öka välbefindandet.....	10
3.3.1 Klimatanpassning och förbättrad krisberedskap	10
4 SAMARBETEN SOM TRANSPORTSTYRELSEN INGÅTT OCH HUR ARBETET KAN UTVECKLAS FRAMÖVER.....	11
4.1 Aktuella samarbeten	11
4.1.1 Ett hållbart båtliv	11
4.1.2 Övervakning och mätning av svavelutsläpp på Öresundsbron.....	12
4.1.3 Grön kryssningsturism i Östersjöområdet	12
4.1.4 Landanslutning av tankfartyg	13
4.1.5 Europeiska riktlinjer för batteridrivna fartyg	13
4.2 Vägen framåt	14
5 PROJEKT SOM TRANSPORTSTYRELSEN DELTAR I	16
5.1 Mål "Rädsla havsmiljön"	16
5.1.1 Svavelhalt i marina bränslen	16
5.1.2 Reglering av utsläpp av skrubbevatten	16
5.1.3 Hållbar sjöfart	17
5.1.4 Minskade kemikalieutsläpp efter tankrengöring	18
5.2 Mål "Länka samman regionen"	18
5.2.1 Nätverk för kunskapscentrum för sjöfartsutbildning	18
5.2.2 Godskorridorer.....	19
5.2.3 Marina metanolmotorer	20
5.3 Avslutade projekt	20
5.3.1 HyMethShip	20
5.3.2 Främja åtgärder för att samla in fartygsgenererat avfall	21

5.3.3	Skrovmålet - samverkansåtgärd mot TBT på skrov och uppläggningsplatser	22
5.3.4	Pilotstudie om ett nationellt NOx-certifieringssystem	22
6	NYTTA OCH RESULTAT SOM UPPNÅTTS AV ARBETET MED STRATEGIN	23
7	SYNERGIER MELLAN DETTA UPPDRAG OCH ANDRA UPPDRAG SOM MYNDIGHETEN HAR.....	25
8	SÅ HAR TRANSPORTSTYRELSENS ARBETE MED ÖSTERSJÖSTRATEGIN BIDRAGIT TILL EN MER HÅLLBAR UTVECKLING I ÖSTERSJÖREGIONEN.....	26

1 Inledning

Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen¹ att bidra till att genomföra EU:s Östersjöstrategi². Östersjöstrategin är en regional strategi med syftet att stärka samarbetet mellan myndigheter och organisationer i Östersjöregionen.

Denna rapport är Transportstyrelsens redovisning av uppdraget för åren 2022 och 2023. Transportstyrelsen ska redovisa hur myndigheten bidragit till genomförandet av uppdraget. Vi ska:

- redogöra för vilka delmål i handlingsplanen som närmast berör myndighetens verksamhetsområde och hur myndigheten verkar för att nå dessa mål,
- redogöra för pågående eller planerade tvärssektoriella samarbeten regionalt, nationellt respektive internationellt, också inom områden som huvudsakligen ligger inom annan myndighets verksamhetsområde,
- redogöra för pågående eller planerade samarbeten med andra mellanstatliga organisationer och institutioner regionalt, nationellt respektive internationellt, i syfte att uppnå synergier med andra processer i Östersjöregionen,
- redogöra för vilka finansieringskällor, såväl EU:s stödprogram som andra nationella, externa eller myndighetsgensamma finansieringskällor, som kan vara aktuella för myndighetens engagemang inom ramen för strategin.

¹ Regeringsbeslut SB2021/01583. Uppdrag att medverka i genomförandet av Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen.

² Europeiska unionens strategi för Östersjöregionen KOM(2009)248, (EUSBSR) i enlighet med Europeiska kommissionens handlingsplan i sin uppdaterade form den 10 september 2015, SWD(2015)177

2 Genomförandet av uppdraget

Huvuddelen av arbetet med Östersjöstrategin bedrivs idag inom ramen för Transportstyrelsens löpande arbete med regelutveckling, tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning samt inom ramen för olika regeringsuppdrag där det finns kopplingar till strategin. Myndigheten deltar kontinuerligt på den regionala och internationella arenan vilket kan leda till nya regler och överenskommelser. Dessa omhändertas på det nationella planet genom nya föreskrifter eller rekommendationer inom myndighetens kärnverksamhet.

Transportstyrelsen sitter i styrgrupperna för två av strategins Policy Areas: PA Safe och PA Ship. I juli 2022 övertog Sverige ordföranderollen för Östersjöstrategin, och därmed arrangerades mötena i Sverige. Ordförandeskapen varar i ett år och Sverige avslutade med ett möte i Visby i juni 2023. Fokus för Sverige har varit Östersjöstrategins samarbeten för att möjliggöra för Ukraina att utvecklas och byggas upp under kriget, och för att stötta Ukraina under kriget.

PA Ship har diskuterat pågående flaggskeppsprojekt. Under ett möte i maj höll Sverige i egenskap av ordförande en presentation av vilka områden vi arbetar aktivt med nationellt, och om Green Shipping inom Helcom³ Maritime.

PA Safe har inte haft några större projekt i sin portfölj. En svårighet i arbetet är att söka finansiering till dessa regionala samarbeten. Transportstyrelsen har under ordförandeskapet fokuserat på att hitta pågående projekt som skulle passa in i strategiarbetet, och att tydliggöra var man kan söka finansiering till sina projekt.

Det finns många åtgärder som är relevanta för att nå strategins mål. En stor del av Transportstyrelsens åtgärder genomförs i olika internationella fora, bl.a. FN-organen IMO (sjöfart), ICAO (luftfart), OTIF (järnväg) och UN-ECE (vägtrafik). För Transportstyrelsens del sker EU-arbetet bl.a. inom Kommissionens arbetsgrupper och andra EU-organ (EMSA, EASA, ERA m.fl.).

Ett viktigt forum är Helcoms arbete med Östersjöns miljöfrågor inklusive den handlingsplan, Baltic Sea Action Plan (BSAP) som har tagits fram inom Helcom. I oktober anordnade Sverige årets Helcom Maritime möte, i Norrköping. Frågor som diskuterades var bland annat skrubbers, undervattensbuller och miljöpåverkan från fritidsbåtar.

³ The Helsinki Commission, på svenska Helsingforskommissionen

På nationell nivå sker arbete delvis i samverkan med andra myndigheter och branschen. Det handlar också om att implementera bestämmelser i svensk lagstiftning och att genomföra projekt och uppdrag för att minska de inrikes transporternas utsläpp. Transportstyrelsen arbetar med Åtgärdsprogrammet för havsmiljön (ÅPH), som samordnas av Havs- och vattenmyndigheten. Bland annat är vi huvudansvariga för åtgärden om aktiv utfasning av gamla tvåtaktsmotorer och osynliga utsläpp från fartyg.

Det är viktigt att resultat från projekt förankras internationellt genom riktlinjer eller bindande regler för att säkerställa en harmoniserad tillämpning och därmed möjliggöra ett konkurrensneutralt transportsystem som därmed undanröjer eventuella handelshinder. Det är även viktigt att eventuella påföljder, tillsyn och uppföljning av riktlinjer och regler tas omhand på ett effektivt sätt, vilket Transportstyrelsen kontinuerligt arbetar för.

3 Delmål i handlingsplanen

Östersjöstrategin har tre huvudmål: rädda havsmiljön, länka samman regionen och öka välbefindandet. Varje huvudmål har i sin tur fyra delmål. Strategins mål ska uppfyllas genom ett antal åtgärder och projekt. Dessa är uppdelade i 13 prioriterade områden och fyra övergripande (horisontella) åtgärder. Målen i Östersjöstrategin speglar i stort Transportstyrelsens löpande arbete.

Transportstyrelsen berörs av alla tre huvudmålen, och har identifierat sex delmål inom strategin som berör myndigheten mest.

3.1 Rädda havsmiljön

3.1.1 Östersjön ska ha rent vatten

Här verkar Transportstyrelsen främst genom sitt arbete med att bidra till att minska utsläppen av näringsämnen i Östersjön. Ett av områdena som räknas upp i delmålet är sjöfart. Sjöfarten bidrar med utsläpp av näringsämnen från utsläpp av toalettavfall och utsläpp till luft av kväveoxider.

3.1.2 Östersjön ska ha en rik och levande biologisk mångfald

Detta delmål berör Transportstyrelsen främst genom arbetet med att minska spridning av främmande organismer genom fartygs barlastvatten och påväxt på fartygsskrov.

3.1.3 Östersjön och dess utlopp trafikeras av en ren och säker sjöfart

För att bidra till att minska sjöfartens miljöpåverkan arbetar Transportstyrelsen för att lämpliga åtgärder kring utsläppsminskningar ska beslutas på internationell, regional och nationell nivå. Föroreningar från fartyg sker genom olika utsläpp, exempelvis utsläpp till luft, utsläpp av olja och andra skadliga substanser, ej omhändertagna lastrester, avfall genererat ombord på fartyg, toalettavfall, gråvatten och barlastvatten.

3.1.4 Förbättra samarbetet för en god havsmiljö

Transportstyrelsen arbetar aktivt i olika nätverk runt Östersjön, bland annat genom Helcom och EU. Exempelvis deltar Transportstyrelsen i arbetsgrupper i Europeiska kommissionens initiativ European Sustainable Shipping Forum (ESSF).

3.2 Länka samman regionen

3.2.1 Goda transportvillkor i Östersjöområdet

En av Transportstyrelsens huvuduppgifter är att bibehålla och utveckla ett tillgängligt transportsystem med hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa. Exempel på detta är Transportstyrelsens arbete med att förbättra driftskompatibiliteten för järnvägen inom Europa, arbetet med att öka kust- och inlandssjöfarten och därmed flytta över godstransporter från väg till sjö samt utvecklingen av transportkorridoren ”Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor” (ScanMed RFC) ur bland annat marknadstillsynsperspektivet.

3.3 Öka välståndet

3.3.1 Klimatanpassning och förbättrad krisberedskap

Transportstyrelsen arbetar för att klimatanpassning ska bli en naturlig del i myndighetens arbete, främst genom att vi i vår regelgivning, i våra tillståndsprocesser och i vår tillsyn ska beakta ett förändrat klimat och de konsekvenser som kan uppstå till följd av det. 2019 tog Transportstyrelsen fram en klimat- och sårbarhetsanalys och en handlingsplan för myndighetens arbete och myndigheten arbetar löpande med att genomföra och följa upp beslutade åtgärder för klimatanpassning.

4 Samarbeten som Transportstyrelsen ingått och hur arbetet kan utvecklas framöver

4.1 Aktuella samarbeten

Transportstyrelsen har inom ramen för arbetet med Östersjöstrategin identifierat flertalet samarbetspartners i olika projekt och insatser. Transportstyrelsen medverkar i ett stort antal nätverk, exempelvis myndighetsnätverk i olika frågor, Helcom, OSPAR, nordiska samarbeten, EU och andra samarbetsplattformar där frågorna berör strategins områden. Där skapas värdefulla kontaktytor där myndigheterna kan arbeta fram ett gemensamt förhållningssätt samt att hjälpas åt att tolka och komma framåt i arbetet med strategin.

Transportstyrelsen har en löpande dialog och ett gott samarbete med ett antal myndigheter i frågor som berör Östersjöstrategin, de närmast berörda är Sjöfartsverket, Trafikverket, Energimyndigheten och Havs- och vattenmyndigheten.

Större samarbeten som Transportstyrelsen har ingått i under 2022 och 2023 redovisas nedan.

4.1.1 Ett hållbart båtliv

Transportstyrelsen är ordförande i Sjösäkerhetsrådet, ett samarbetsforum där myndigheter och båtlivsorganisationer deltar för att tillsammans bidra till att öka sjösäkerheten i Sverige. Transportstyrelsen har spridit information om såväl sjösäkerhet som minskad miljöpåverkan från båtlivet genom att delta på båtmässan ”Allt för sjön” samt genom nyhetsinslag. Vi har också genomfört kampanjen ”För ett bättre flyt” som bland annat innebar framtagandet av informationsfilmer som har visats i digital media.

För att på ett strukturerat sätt kunna ta hänsyn till alla aspekter och på ett tydligt sätt arbeta för att uppnå de transportpolitiska målen, kommer myndigheten under 2024 att ta fram en strategi för ett hållbart båtliv. På så sätt finns ambitionen att likställa alla frågorna som rör båtlivet och se dem utifrån ett gemensamt perspektiv. Det är först när hänsyn tas till alla aspekter som vi kan uppnå ett hållbart båtliv och därmed bidra till att uppnå de transportpolitiska målen. Strategin kommer att förankras med branschen och andra berörda myndigheter för att skapa goda förutsättningar för måluppfyllnad.

Länkar till information:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fritidsbatar/Sjosakerhet/sjosakerhetsradet/>

4.1.2 Övervakning och mätning av svavelutsläpp på Öresundsbron
Transportstyrelsen och Chalmers tekniska högskola inledde 2018 ett samarbete gällande övervakning och mätning av svavelutsläpp. Projektet har fortsatt under 2023 för att utföra mätningar av fartygs svavelutsläpp vid Öresundsbron. Mätningarna har genomförts med ett automatiskt fjärrmätsystem, en så kallad sniffer som genom att ”lukta” på fartygens avgasplym från skorstenen kan beräkna den aktuella svavelhalten i bunkerbränslet som fartyget drivs på. Rapportering av mätningarna sker i realtid via en databas och om mätresultaten indikerar att ett förbipasserande fartyg framdrivs av bränsle med en svavelhalt över det tillåtna gränsvärdet skickas ett automatiskt mejl till Chalmers och Transportstyrelsen för åtgärd och vidare rapportering in i det europeiska datasystemet Thetis-EU.

Några rapporter av överträdelser har inkommit under året via sniffern på Öresundsbron men inget av fartygen skulle till Sverige. Då rapporteras istället överträdelser in i Thetis-EU så kan tillsynsmyndigheten i det land som fartyget ska ankomma göra en tillsyn.

Om alla följer regelverket minskar utsläppen av svavel vilket bidrar till en bättre miljö. En sådan satsning medverkar till uppfyllelse av strategin, de nationella miljö kvalitetsmålen och ligger i linje med regeringens miljöpolitik. Den utplacerade sniffern är även ett bra riskbaserat verktyg vilket hjälper Transportstyrelsen att arbeta effektivt samtidigt som kravet på antalet obligatoriska oljeprover enligt Kommissionens genomförandebeslut EU (2015/253) minskar.

Länkar till information:

<https://news.cision.com/se/chalmers/i/sniffer-pa-oresundsbron,c15959315>

4.1.3 Grön kryssningsturism i Östersjöområdet

Ett nordiskt projekt har genomförts där syftet var att Norden skulle bli världens mest attraktiva och hållbara plats för kryssningsturism. Transportstyrelsen har under hela projektet medverkat aktivt i styrgruppen där delmålen fastställdes och framtida lösningar diskuterades. Under ministermötet i oktober 2020 undertecknade ett flertal ministrar från flera länder en avsiktsförklaring som bekräftar att Norden ska visa vägen och arbeta för att minska luftföroreningar från kryssningsfartyg som ligger i hamn samt skapa förutsättningar för att Norden ska bli en hållbar kryssningsdestination. Både bullerstörningar och luftföroreningar som följer

när fartygen lägger till i hamn behöver minska. Utbyggnad av landström lyfts fram som en stor del av lösningen, och ambitionen är att etablera anläggningar i alla större hamnar innan 2030.

För Sveriges del är det Stockholm som har störst fartygstrafik av den kategorin det gäller och Stockholms hamnar har beslutat att bygga totalt fyra landanslutningsanläggningar som kan svara för dessa fartygs behov.

Projektet är nu avslutat. Det anordnades en avslutande workshop för att diskutera lösningar till de utmaningar som man har identifierat.

Länkar till information:

<https://www.norden.org/sv/news/gront-flyg-kryssningsturism-och-plastavfall-pa-dagordningen-pa-de-nordiska-klimat-och>

<https://www.norden.org/en/news/green-aviation-cruise-tourism-and-plastic-waste-were-agenda-when-nordic-environment-and>

<https://www.norden.org/en/declaration/cleaner-cruises-through-more-shore-power-nordic-leadership-making-nordic-and-greater>

4.1.4 Landanslutning av tankfartyg

Göteborgs hamnar och Gävle hamn har initierat ett arbete som ska mynna ut i att möjliggöra anslutning av tankfartyg till landström. Projektet är unikt i världen med tanke på de höga säkerhetskraven som finns kring tankfartyg samt att tekniken kring laddinfrastruktur för den fartygskategorin behöver utvecklas. Transportstyrelsen har aktivt deltagit i workshops som har anordnats och deltagit i diskussionerna om säkerheten samt bidragit med teknisk kompetens. Projektet påbörjades 2021 och kommer att färdigställas under 2024. I början av 2023 testade Gävle hamn uppkopplingen.

Länkar till information:

<https://www.goteborgshamn.se/Om-oss/hamnens-projekt/green-cable/>

<https://www.sjofartstidningen.se/varldsunik-anslutning-av-terntanks-ternfors/>

4.1.5 Europeiska riktlinjer för batteridrivna fartyg

Under 48:e mötet med *kommittén för sjösäkerhet och förhindrande av förorening från fartyg* (COSS) i november 2020, framförde Sverige att det finns ett behov av reglering av batteridrivna fartyg. Frågan behandlades därefter av PSS EG i december 2020, och Sverige påpekade återigen vikten av regelutveckling för batteridrivna fartyg. Inget av medlemsländerna hade något emot förslaget, dessutom fick Sverige stöd av EMSA och uppfattningen är att den allmänna responsen på förslaget var positiv.

För att kunna gå vidare i detta arbete har EMSA tagit del av den rapport som har publicerats av Swedish Maritime Competence Center (Lighthouse). Rapporten har tagits fram av RISE i samarbete med Chalmers, Stena, Wallenius och ABB och handlar om säkerhetskoncept för helelektriska Ro-Pax-fartyg.

Arbetet påbörjades under 2022 med målsättningen att skapa gemensamma riktlinjer för batteridrivna fartyg inom hela unionen. Avsikten med riktlinjerna är att utveckla målbaserade funktionskrav. Under arbetets gång har Sverige deltagit vid möten och i korrespondensgrupper. Vid hybridmötet med Passenger Ship Safety Expert Sub-group i oktober 2023 presenterade EMSA ett utkast av riktlinjen och medlemsstaterna gavs möjlighet att inkomma med slutliga kommentarer på utkastet vilket Sverige nu gjort. EMSA:s målsättning är att riktlinjerna ska publiceras runt årsskiftet 2023/2024.

Länkar till information:

<https://lighthouse.nu/en/whats-on/news/electrification-a-piece-of-the-puzzle-for-fossil-free-shipping-new-lighthouse-study?highlight=WyJiYXR0ZXJpZXMiLCJiYXR0ZXJ5IiwYmF0dGVyaWVyaII0=>

4.2 Vägen framåt

Transportstyrelsen fortsätter att utveckla samarbetet kring Östersjöstrategin med andra myndigheter och organisationer inom ramen för vårt löpande arbete. Från sjöfartens perspektiv ses en ökad efterfrågan av alternativa bränslen förutom naturgas och metanol som en möjlig lösning för att klara framtidens miljömål. Här finns potential för forskning och utveckling av energin från sol, vind och vågrörelser vilket kan innebära nya samarbeten med både andra myndigheter och branscher.

Inom delmålet *Ren och säker sjöfart* ryms Transportstyrelsens samarbete med Sjöfartsverket för att tydliggöra ansvarsfördelningen inom området sjötrafiktjänst (VTS) i Sverige. Svensk utveckling av regelverk och historiskt utförande av VTS harmoniserar inte i alla delar med det internationella regelverket och internationell praxis. Arbetet syftar främst till att fördela ansvar och befogenheter mellan den behöriga VTS-myndigheten och den som utför VTS-tjänsten. Arbetet syftar även till att harmonisera den svenska implementeringen av de internationella kraven och för att säkerställa en VTS-verksamhet som under tid är säker, tillgänglig och kvalitetssäkrad.

Under delmålen *Östersjön ska ha rent vatten* och *Östersjön ska ha en rik och levande biologisk mångfald* samarbetar Transportstyrelsen och Havs-

och vattenmyndigheten bland annat i frågor som rör barlastvatten, påväxt på fartygsskrov, marint skräp, användandet av båtottenfärger, skrubberutsläpp och fritidsbåtars miljöpåverkan. Mycket av samarbetet nationellt sker inom ramen för ÅPH, åtgärdsprogrammet för havsmiljön.

Under delmålet *Ren och säker sjöfart* fortsätter samarbetet med Kemikalieinspektionen i frågor bland annat rörande båtottenfärger och ämnen skadliga för den marina miljön. När det gäller kontroll av bunkerolja enligt svaveldirektivet är Kemikalieinspektionen tillsynsmyndighet för primärleverantörer av bunkerolja i Sverige och Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet av bunkerbränsle ombord på fartyg.

5 Projekt som Transportstyrelsen deltar i

Nedan följer en redovisning över de för Östersjöstrategin relevanta projekt, som Transportstyrelsen ingår i för tillfället.

5.1 Mål ”Rädda havsmiljön”

5.1.1 Svavelhalt i marina bränslen

Projekt

Minska svavelhalten i marina bränslen.

Syfte

Östersjön är ett så kallat svavelkontrollområde (SECA). 2015 kom krav på att svavelhalten i det bränsle som används inom området inte får överstiga 0,1 procent. En sänkning av svavelhalten har beslutats av IMO genom direktivet om svavelhalten i marina bränslen⁴. Införandet av de nya reglerna för utsläpp av svavel samt tillsyn över att reglerna efterlevs inom SECA-området har varit i fokus för Transportstyrelsen under de senaste åren.

I januari 2020 sänktes gränsen globalt för hur hög halten av svavel i marint bränsle får vara till 0,5 procent och sedan den 1 mars 2020 är det förbjudet för fartyg att ha marint bränsle med svavelhalt över 0,5 procent ombord om inte fartyget är utrustad med skrubber. Beslutet om sänkt svavelhalt globalt är ett viktigt beslut då det kommer att bidra till en förbättrad luftkvalitet, inte minst i Europa, men också bidra till mer likvärdiga internationella regler för sjöfartsindustrin.

Transportstyrelsen är representerad i EU-kommissionens arbete för en internationell övergång till bränsle med 0,5 procent svavel.

Partnerskap

EU-kommissionen och Regeringskansliet.

Tidsplan

Arbetet fortsätter under 2024.

5.1.2 Reglering av utsläpp av skrubbevatten

Projekt

Underlag om utsläpp av tvättvatten från skrubbar

⁴ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen

Syfte

Transportstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten har haft i uppdrag att sammanställa relevant data gällande miljöpåverkan från rökgasskrubbrar. I uppdraget till myndigheterna ingick att formulera förslag till inriktning på en eventuell framtida handlingslinje i frågan. Två rapporter har färdigställts⁵.

Transportstyrelsen har fått ett nytt uppdrag från Regeringskansliet om att komplettera den tidigare konsekvensutredningen med ett tillägg med avseende på ett eventuellt förbud mot skrubbrar i nationellt vatten.

Partnerskap

Havs- och vattenmyndigheten och Regeringskansliet.

Tidsplan

Uppdraget ska redovisas i februari 2024.

5.1.3 Hållbar sjöfart

Projekt

European Sustainable Shipping Forum (ESSF)

Syfte

EU-kommissionen har bildat särskilda expertgrupper som bland annat hanterar hur kommissionen, medlemsstaterna och övriga berörda aktörer kan öka sitt samarbete för genomförande av olika åtgärder inom ramen för implementeringen av diverse direktiv. Transportstyrelsen deltog i följande undergrupper:

- Plenum
- Waste from Ships
- Sustainable Alternative Power for Shipping (SAPS)
- Ship Energy Efficiency (EEI)
- Air Emissions from Ships (AefS)
- Fuel EU Maritime

Partnerskap

EU-kommissionen, medlemsstater och intresseorganisationer.

Tidsplan

Arbetet fortsätter under kommande år.

⁵ https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/sjofart/rapport-ru-skrubbrar_d_fl_slutlig_093016.32_med_bilagor.pdf
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/utslapp-av-tvattvatten-fran-skrubbrar-pa-fartyg-----kompletterande-redovisning/>

5.1.4 Minskade kemikalieutsläpp efter tankrengöring

Projekt

Transportstyrelsen har inlett ett samarbete om att minska tankrengöring till havs.

Syfte

Målet med studien är att identifiera de tre mest skadliga och farliga kemikalieutsläppen till Östersjön i samband med rengöring av tankar i kemikalietankfartyg. Samtidigt är syftet att finna lösningar för att minska de tillåtna utsläppen.

Partnerskap

John Nurminen-stiftelsen, Coalition Clean Baltic och Traficom

Tidsplan

2022-2024

Länk till information kring projektet:

<https://johnnurmisensaatio.fi/sv/vad-gor-vi/projekt/kemikaliefartygsprojekt/>

5.2 Mål “Länka samman regionen”

5.2.1 Nätverk för kunskapscentrum för sjöfartsutbildning

Projekt

Gruppen har som uppgift att analysera den svenska arbetsmarknaden till sjöss för att tillgången av svensk sjöpersonal är tillräcklig för att möta behoven och att hitta ett sätt att attrahera både kvinnor och män i tider då det råder brist på sjöpersonal.

Mål och uppnådda resultat

Under de senaste åren har gruppen inte träffats. Det berodde först på pandemin och sedan på en omorganisation inom Arbetsförmedlingen. Arbetsgruppen återupptar nu arbetet igen och ett första möte är planerat till slutet på januari 2024. Målet är att, under normala förhållanden, träffas två-tre gånger årligen. En viktig fråga under mötena är att diskutera hur man ska hantera upp- och nedgångar inom svensk sjöfart och hur antalet utbildningsplatser ska anpassas efter detta. Andra viktiga frågor att hantera är hur tillgången på praktikplatser ska säkerställas, och hur efterfrågan på svenskt sjöfolk kommer att se ut på längre sikt.

Partnerskap

Föreningen svensk sjöfart, SEKO-Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen, Arbetsförmedlingen, Skärgårdsredarna, Skolverket

Tidsplan

Arbetet planeras att återupptas i januari 2024.

5.2.2 Godskorridorer

Projekt

Godskorridoren ”Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor” (ScanMed RFC) sträcker sig från Stockholm/Oslo via Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck till Palermo på Sicilien.

Syfte

2010 antog EU en förordning om elva godskorridorer för att driva på utvecklingen mot effektivare och attraktivare järnvägstransporter på EU:s inre marknad. Syftet är att öka den internationella järnvägstrafikens marknadsandel på den europeiska transportmarknaden. Det ska finnas integrerade tidtabeller genom ett antal länder, så att transporter är sammanlänkade från punkt A till B. Det är EU:s medlemsländer som finansierar projektet. Målet är att det ska bli mer gods på järnväg istället för på lastbil. En av fördelarna med samarbetet är att det ska bli mycket enklare att köra godståg över de nationella järnvägsnäten. Transportören behöver endast ansöka om kapacitet en gång i godskorridorens One Stop Shop (C-OSS), istället för att ansöka hos respektive medlemsstats infrastrukturförvaltare.

2018 släppte Kommissionen en första rapport om tillämpningen av godskorridorförordningen⁶ vilken följdes av en utvärdering. I rapporten från utvärderingen⁷ drog kommissionen slutsatsen att korridorerna hade använts i begränsad omfattning och att det varit ineffektivt att ha en separat kapacitetstilldelning i korridorerna åtskild resten av nätverket. Målen med godskorridorförordningen hade alltså enligt kommissionen inte nåtts.

Under 2022 och 2023 har kommissionen genomfört en konsekvensbedömning där olika policyalternativ har utretts för att komma till rätta med den bristande samordningen inom det europeiska järnvägssystemet.

https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13134-Anvandning-av-jarnvagsinfrastruktur-i-det-gemensamma-europeiska-jarnvagsområdet_sv

Utvärdering av godskorridorförordningen: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52021SC0134>

⁶ SWD (2018) 189 final

⁷ SWD (2021) 134 final

Tidsplan

I juli 2023 presenterade kommissionen ett förslag till ny järnvägskapacitetsförordning där godskorridorsförordningen föreslås upphävas i december 2029.

5.2.3 Marina metanoltmotorer

Projekt

FASTWATER

Syfte

Internationellt projekt som syftar till att erbjuda metanol som ett alternativ till dagens fossila bränslen. Lanserades i juli 2020. Målet är att sänka utsläppen av växthusgaser med hjälp av metanolteknologi genom att konvertera driften på flera mindre existerande fartyg till metanoldrift samt genom att tillhandahålla teknik för framtida konverteringar av fartyg som drivs av medium- och högvarviga motorer. Budgeten är 6,36 miljoner euro.

Partnerskap

15 parter från fyra EU-länder ingår. Projektet omfattar två universitet, två marina motortillverkare, forskningscentrum, varv, klassifikationsbolag, metanolinstitutioner och kända vetenskapliga partners. Den höga delen av branschpartners utgör det kompletta systemet och garanterar att de innovationer som ska utvecklas i projektet kommer att introduceras på marknaden och bli etablerade där.

Transportstyrelsen sitter i projektets rådgivande styrelse (Advisory board) och agerar som bollplank beträffande frågor som berör både regelverk och tekniska utmaningar.

Projektet presenteras på: <https://cordis.europa.eu/project/id/860251>

Tidsplan

Planeras att avslutas under 2024.

5.3 Avslutade projekt

5.3.1 HyMethShip

Projektet HyMethShip pågick mellan juli 2018 och december 2021 och i projektet ingick 13 parter från sex EU-länder. Transportstyrelsen satt i projektets rådgivande styrelse och agerade bollplank beträffande frågor kring både regelverk och tekniska utmaningar.

Syftet med projektet var att utveckla förbränningsmotorer som går på vätgas, utvunnen ur grön metanol. Resultatet från projektet presenteras här: <https://cordis.europa.eu/project/id/768945/reporting>

Bedömningen av HyMethShip-systemet utifrån perspektiven miljö, ekonomi och säkerhet, såväl som försöken och demonstrationen på land, har lett till följande slutsatser:

- HyMethShip-systemet har visat sig ha potential att avsevärt minska utsläppen av växthusgaser (upp till 90 %) från fartygsframdrivning, minska kväveoxidutsläppen långt under lagstadgade gränsvärden och praktiskt taget eliminera utsläpp av svavel och partiklar från fartygsmotorer.
- Att installera HyMethShip-systemet för förbränning av koldioxid ombord på ett fartyg kan avsevärt minska den årliga kostnaden (upp till 30 %) för framdrivning av fartyg utan koldioxidutsläpp.
- HyMethShip-konceptet anses vara en attraktiv och operativt genomförbar lösning, speciellt för medel- och långväga vattenburna transporter samtidigt som det är ekonomiskt lönsamt.
- Konceptet har stor potential för vidareutveckling och patentering av både det övergripande systemet och enskilda komponenter.
- HyMethShip-systemet är inte begränsat till en specifik fartygstyp och ska förbättras ytterligare för användning ombord.

5.3.2 Främja åtgärder för att samla in fartygsgenererat avfall

Projektet med att förbättra tillgängligheten av mottagningsanordningar speciellt avseende toalettavfall från fartyg i hamnar inom Östersjön kom till för att möjliggöra ett utsläppsförbud mot att släppa ut toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön. För att förbudet mot att släppa ut toalettavfall från passagerarfartyg i Östersjön skulle träda ikraft så krävdes att varje Östersjöland redovisade till IMO att de hamnar som mottog sådan trafik hade tillräckliga mottagningsanordningar.

Sverige har skickat en redovisning till IMO om att alla svenska hamnar som tar emot passagerarfartyg har tillräckliga mottagningsanordningar för toalettavfall och förbudet mot att släppa ut toalettavfall trädde ikraft för alla passagerarfartyg i Östersjön i juni 2021.

Därmed är målet uppfyllt och projektet får anses vara avslutat. Arbetet med att se till att det finns tillräckliga mottagningsanordningar för allt avfall från fartygs som fartyg har behov av att lämna iland fortsätter som ett löpande arbete genom myndighetens tillstånds- och tillsynsarbete, samt inom en samarbetsplattform inom Helcom.

5.3.3 Skrovmålet - samverkansåtgärd mot TBT på skrov och uppläggningsplatser

Syftet med projekt Skrovmålet var att minska användandet och förekomsten av otillåten båtbottnfärg på fritidsbåtar samt att möjliggöra en ökad åtgärdstakt för att förhindra fortsatt indirekt spridning av tributyltenn (TBT) till havsmiljön.

Projektet har publicerat en rekommendation för metoder och tillvägagångssätt för att, på ett miljö- och hälsosäkert sätt, avlägsna bottenfärg som innehåller TBT och andra farliga ämnen från fritidsbåtar. Rekommendationen översattes till engelska och har tillhandahållits de andra östersjöländerna inom ramen för Helcom Maritime.

<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/sjofart/dokument/fritidsbatar1/miljo/rekommendation-sanering-batbotten-jan2022.pdf>

Projektet avslutades 2021 i samband med att programperioden i Havs- och vattenmyndighetens åtgärdsprogram för havsmiljön (2016-2021) avslutades. Slutrapporten ligger på Transportstyrelsens webb. Åtgärden som ligger till grund för projektet fortgår i nuvarande åtgärdsprogram för perioden 2022-2027 och drivs av Havs- och vattenmyndigheten.

5.3.4 Pilotstudie om ett nationellt NOx-certifieringssystem

Transportstyrelsen initierade en pilotstudie om ett nationellt certifieringssystem för fartyg som uppfyller kväveutsläppskraven enligt Tier III i MARPOL Annex VI. Syftet var att systemet skulle fungera som ett alternativt certifieringsförfarande till det som finns i nuvarande NOx Technical Code. Som behörig myndighet kan Transportstyrelsen använda sig av möjligheten att göra en likvärdighetsbedömning av sådana tillbehör, material, anordningar eller apparater som installeras i ett fartyg om dessa metoder minst motsvarar kraven på reduktion av utsläpp som anges i MARPOL.

I projektet testades möjligheter att efterinstallera katalysator på befintliga fartyg samt att installera en katalysator till flera motorer. Nuvarande regelverk tillåter inte det förfarandet. Transportstyrelsen tog fram en vägledning om alternativ certifiering⁸ och två fartyg har hittills ansökt och fått fartygen certifierade enligt det nationella certifieringssystemet.

Projektet avslutades under 2023.

⁸ Alternative certification of ships, IAPP using NOx reduction technology, to reach Tier III

6 Nyttan och resultat som uppnåtts av arbetet med strategin

Många av de projekt och samarbeten Transportstyrelsen driver och medverkar i ligger i linje med Östersjöstrategin och leder till förbättrad luft- och vattenmiljö. Vissa av projekten har även bäring på ökad tillgänglighet och säkrare transportvägar i regionen.

De effekter som uppkommer till följd av något projekt inom miljöområdet har oftast en längre tidshorisont eftersom naturen inte vanligtvis återhämtar sig direkt efter en åtgärd. Exempelvis leder effekterna av strängare regler för utsläpp av toalettavfall inte till en omedelbar minskning av övergödningen i Östersjön, utan processen har ett längre tidsperspektiv. Det kan märkas genom att vattnet sakta återhämtar sig genom minskad algblomning, mindre syrefattiga bottenar och ett större siktdjup. IMO fattade 2016 beslut om att förbjuda utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön. Förbudet tillämpas sedan 2019 för nya fartyg och 2021 för existerande fartyg. Detta förbud förväntas minska tillförseln av den vattenburna andelen av övergödande ämnen från fartyg med 70-80 procent⁹ och bidrar till delmålet *Östersjön och dess utlopp trafikerar av en ren och säker sjöfart* i strategin. Frågan har varit på agendan i många år och Sverige, genom Transportstyrelsen, har under denna tid varit starkt drivande i de internationella förhandlingarna om förbudet.

IMO:s miljökommitté MEPC har antagit konventionsändringar som innebär att Östersjön och Nordsjön utnämns till kväveutsläppskontrollområden (NECA:s, Nitrogen Oxides Emission Control Areas), i syfte att begränsa kväveoxidutsläppen från fartyg. Från och med den 1 januari 2021 ska fartyg byggda den 1 januari 2021 eller senare klara utsläppsnivå för steg III. För att gå från nu gällande gränsvärden enligt steg II till steg III krävs att fartygets maskiner klarar en utsläppsminskning med ca 80 procent. Kraven kommer även att gälla äldre fartyg om motorn bytts eller modifierats och kan betraktas som en ny motor. Reglerna gäller bara för fartyg som trafikerar kvävekontrollområdet och endast när de är inne i området. Denna reglering förväntas år 2030 ha minskat tillförseln av den luftburna andelen av övergödande ämnen från fartyg med 168 000 ton kväveoxider och kvävenedfallet över Sverige med ytterligare 1 900 ton oxiderat kväve.¹⁰ Detta arbete bidrar till delmålet *Östersjön och dess utlopp trafikerar av en ren och säker sjöfart* i strategin.

⁹ Estimated nutrient load from waste waters originating from ships in the Baltic Sea area, VTT 2007

¹⁰ Kostnadsnyttoanalys av kväveutsläppsområden i Östersjön och Nordsjön – med fokus på Sverige, IVL 2014

Ett exempel på effekter som kan mätas i ett kortare tidsperspektiv är reglerna om sänkt svavelhalt i marint bränsle. Utsläpp av svaveloxid från fartyg uppgick 2015 till 10 300 ton och partikelutsläpp till 10 400 ton. Östersjön är numera ett så kallat svavelkontrollområde (SECA). 2015 infördes krav på att svavelhalten i det bränsle som används inom Östersjön inte får överstiga 0,1 procent. Jämfört med 2014 har svavelutsläppen minskats med 88 procent och partikelutsläppen med 36 procent¹¹. Från 2020 infördes globalt en maximal tillåten svavelhalt i marint bränsle på 0,5 procent. Minskningar leder till samhällsekonomiska vinster och miljövinster i form av minskat surt nedfall och förbättrade hälsoeffekter. Detta arbete relaterar till delmålet *Östersjön och dess utlopp trafikeras av en ren och säker sjöfart* i strategin.

¹¹ Emissions from Baltic Sea shipping in 2015, Trafi 2015

7 Synergier mellan detta uppdrag och andra uppdrag som myndigheten har

Transportstyrelsen ser flera synergier mellan detta uppdrag och övriga uppdrag som myndigheten har haft under de senaste åren. I linje med Östersjöstrategin deltar Transportstyrelsen i ett flertal projekt och arbetsgrupper som har bärighet på myndighetens huvuduppdrag – att verka för att de transportpolitiska målen uppfylls. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.¹²

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål¹³ och ett funktions- respektive ett hänsynsmål. Funktionsmålet *Tillgänglighet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning bidrar till att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet i hela landet. Målet ska också bidra till utveckling i hela landet samt likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet *Säkerhet, miljö och hälsa* ska bidra till att transportsystemet anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Hänsynsmålet ska dessutom bidra till att uppnå de svenska miljökvalitetsmålen och det övergripande generationsmålet för miljö men också bidra till ökad hälsa.

Arbetet med Helcoms aktionsplan för Östersjöns miljö, BSAP, har en tydlig koppling till Östersjöstrategin. Transportstyrelsen leder en åtgärd inom BSAP som handlar om att minska utsläppen från skrubbers. 2025 ska en handlingsplan vara framtagen som visar hur utsläppen av skrubbevatten till Östersjön ska minska.

De projekt som beskrivs i denna rapport kan också knytas till myndighetens arbete med hållbar utveckling och Agenda 2030.

¹² 1 § Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

¹³ Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

8 Så har Transportstyrelsens arbete med Östersjöstrategin bidragit till en mer hållbar utveckling i Östersjöregionen

Transportstyrelsens bidrag till en hållbar utveckling sker huvudsakligen genom myndighetens regelutveckling, tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning. Vi bidrar också till en hållbar utveckling genom de regeringsuppdrag myndigheten genomför och de samarbeten och projekt som myndigheten deltar i tillsammans med andra myndigheter, organisationer osv.

Transportstyrelsen arbetar med att integrera hållbar utveckling och arbete med Agenda 2030 i det dagliga arbetet. Vi ser därför att vårt arbete inom Östersjöstrategin på ett naturligt sätt bidrar till en hållbar utveckling i Östersjöregionen. De projekt som Transportstyrelsen beskriver i denna rapport bidrar alla, på olika sätt och i olika utsträckning, till måluppfyllelse inom Agenda 2030, arbetet kan ses som ett verktyg för att uppnå hållbar utveckling. Transportstyrelsen ser även en tydlig koppling mellan de transportpolitiska målen, Östersjöstrategins mål och de 17 globala målen inom Agenda 2030.



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503