

## Remissyttrande

**Datum**  
2020-12-08

**Dnr**  
3006-20  
**Ert Dnr**  
M2020/01567

**Mottagare**  
Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet.se

**Handläggare**  
Fredrik Lindgren  
Enheten för havsmiljö  
Fredrik.lindgren@havochvatten.se

**Direkt**  
010-6986314

### Yttrande över remiss av promemorian Förbud mot att medföra visst svavelhaltigt marint bränsle ombord på fartyg

#### Havs- och vattenmyndighetens inställning

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har beretts möjlighet att yttra sig över Miljödepartementets förslag till ändring av miljöbalken samt svavelförordningen (2014:509) och förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter.

HaV arbetar för att skapa en hållbar förvaltning av hav, sjöar och vattendrag. Det är därför av stort intresse för HaV att sjöfarten minskar sin miljöpåverkan, till exempel genom att använda sig av marina bränslen med lägre svavelinnehåll. Däremot bör det påpekas att den tillåtna svavelhalten i marina bränslen i SECA områden fortfarande har en 100 gånger så hög tillåten halt jämfört med dieselbränslen på land (0,001 %).

Sverige, som part till MARPOL-konventionen, bör efterleva sina internationella åtaganden. Havs- och vattenmyndigheten ser därför positivt till att ändringar i det internationella regelverket för sjöfarten beslutade av den internationella sjöfartsorganisationen IMO införlivas i miljöbalken och svavelförordningen. De föreslagna ändringarna medför att sjöfart i svenskt närområde medverkar i mindre utsträckning till miljöproblematik t.ex. utsläpp av svaveldioxid och partiklar. Detta bidrar i sin tur positivt till arbetet med att nå de svenska miljömålen t.ex. Frisk luft och Bara naturlig försurning.


De föreslagna ändringarna i miljöstraffavgifterna i förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter kommer att bidra till att minska sannolikheten till överträdelser och antalet överträdelser av fartyg som använder bränsle med för hög svavelhalt. Med rådande bunkerpriser (Q4, 2020) så behöver ett fartyg använda ca 480-800 (<10 000 kW), 720- 1200 (10 000 – 25 000 kW), respektive 960- 1600 (>25 000 kW) ton bränsle innan man har "tjänat" in prisskillnaden mellan de bränsletyperna Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO) och Marine Gas Oil (MGO) eller Ultra Low Sulphur Fuel Oil (ULSFO).

Detta är relativt stora mängder bränsle för framdrift som det tar flertalet dagar för ett medelstort fartyg (12 MW) att använda upp, och sannolikheten att fartyget genomgår hamnstatskontroll där bränsleprov tas vid hamnbesök under denna tid i Östersjöområdet är stor. Övervakning av svavelinnehåll i fartygsluftemissioner finns också på flertalet platser i Östersjöområdet, vilket ytterligare minskar incitamenten och möjligheterna till överträdelser av svavelhalt i fartygsbränsle. Men det bör påpekas att bunkerpriserna just nu är låga och prisskillnaden mellan ULSFO eller MGO och VLSFO är också små. I framtiden kommer bränslepriserna med hög sannolikhet öka och även medföra större prisskillnader mellan bränsletyper. Därmed ökar också det ekonomiska incitamentet för att medvetet använda ett bränsle med för hög svavelhalt. På grund utav detta tycker HaV att sanktionsavgifterna bör avsevärt ökas från de föreslagna i remissen. Detta för att motverka de ekonomiska incitamentet till att medvetet förbränna ett bränsle med för hög svavelhalt. Det bör vara ekonomiskt kännbart med överträdelse från regelverket.

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschefen Mats Svensson efter föredragning av utredaren Fredrik Lindgren. I den slutgiltiga handläggning av ärendet har även biträdande avdelningschefen Per Olsson, enhetschefen Mia Dahlström och verksjuristen Fredrik T Lindgren medverkat.



Mats Svensson



Fredrik Lindgren