

Havsmiljöinstitutet

Kajsa Tönnesson
Föreståndare
Box 260
SE 405 30 Göteborg
Tel +46 766181259
Kajsa.tonnesson@havsmiljoinstitutet.se

li.remissvar@regeringskansliet.se

cc:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Havsmiljöinstitutets svar på remiss LI2024/00738 av Promemorian Förbud mot utsläpp från skrubbrar till vatten inom svenska sjöterritorium

Havsmiljöinstitutet välkomnar en reglering som förbjuder utsläpp av skrubbervatten då det utgör en avsevärd belastning på havsmiljön. Att Sverige tar beslut för att reglera inom svenska territorialhav är ett nödvändigt steg för att inte försämra tillståndet i havsmiljön.

Sverige bör också aktivt arbeta för reglering av utsläpp utanför 12 nm från baslinjen. Reglering även bortom territorialhavet är viktig, dels för att skapa enhetlighet och tydlighet för sjöfarten, dels för att inte, genom reglering, flytta utsläpp från ett område till ett annat. Genom att omvandla atmosfäriska utsläpp till marina utsläpp strider användningen av skrubbrar mot FN:s havsrättskonvention, vars genomförande Sverige är skyldig att säkerställa så långt vi utövar jurisdiktion, dvs även i exklusiv ekonomisk zon samt i relation till alla svenskregistrerade fartyg. En mer heltäckande reglering skulle till skillnad från förevarande förslag säkerställa att Sverige lever upp till sina folkrättsliga skyldigheter. Då författningsförslaget endast är tillämpligt i territorialhav är det otillräckligt för att säkerställa att Sverige lever upp till sina folkrättsliga skyldigheter. Havsmiljöinstitutet förordar därför att förslaget utsträcks till att också omfatta exklusiv ekonomisk zon och samtliga svensk flaggade fartyg oberoende av plats. (Vi har tagit del av remissvaret från Ocean Law Group vid Juridiska inst. vid GU och kan beträffande juridiken hänvisa till att vi instämmer i avsnitt 4 i det remissvaret).

Specifika synpunkter avseende de föreslagna författningsändringarna:

A. Tidigarelägg förbudet mot utsläpp från stängda skrubbrar inom svenskt sjöterritorium.

På sid 3 avseende 2 kap av förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg föreslår utredarna en ny paragraf 33 § från 1 jan 2025 med lydelsen ”Utsläpp till vatten är förbjudet inom Sveriges sjöterritorium från ett avgasreningssystem som används i öppet läge ombord på ett fartyg för att minska svavelutsläpp till luft”.

På sid 4 föreslår utredarna att paragraf 33 § efter 1 jan 2029 i stället lyder ”Utsläpp till vatten är förbjudet inom Sveriges sjöterritorium från ett avgasreningssystem som används ombord på ett fartyg för att minska svavelutsläpp till luft”.

Havsmiljöinstitutet delar slutsatsen från sid 14 att såväl öppna, stängda som hybrid-skrubbrar producerar skadliga utsläpp och att ett förbud bör omfatta alla utsläpp från skrubbrar till vatten. Havsmiljöinstitutet anser därmed att utsläpp även från fartyg som opererar med skrubbrar i stängt läge bör införas så snart som möjligt. Att senarelägga förbudet av utsläpp

för just dessa skrubbrar för att möta ekonomiska motiv hos just dessa redare är inte rimligt. Redare som valt att installera skrubber och därmed köra på billigare och mer miljöskadlig tjockolja har kunnat dra fördel av det billigare bränslet, men på bekostnad av havsmiljön. Det gäller oavsett vilket typ av skrubber som installerats. Det finns också lösningar att använda för samtliga fartygstyper genom att de använder annat bränsle att driva fartyget med. (Vi har tagit del av remissvaret från Havs- och vattenmyndigheten och instämmer i deras argument kring fartygsägares investeringar (sid 3)). Havsmiljöinstitutet anser att utsläpp från skrubbrar inom svenskt sjöterritorium ska förbjudas från 1 jan 2025 för samtliga typer av skrubbrar.

B. Förbättra möjligheterna att slippa frågetecken och inkonsekvens

På sid 5 föreslår utredarna att Förordning om ändring av svavelförordningen (2014:509) justeras avseende 27 §. Här anges i nuvarande text att tvättvatten från fartygsskrubbrar får släppas ut i havet, men endast om det kan visas att tvättvattnet inte har någon betydande effekt på och inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljön.

Då svavelförordningen gäller såväl svenskt territorialvatten som svensk ekonomisk zon föreslår utredarna att det ska framgå i den att även förordningen om åtgärder mot föroreningar från fartyg har ett förbud mot utsläpp till vatten från skrubbrar. Förslaget för 27 § är:

Utsläpp till havet från ett avgasreningssystem som tvättar rökgasen får endast ske om

1. utsläppet inte är förbjudet enligt 33 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg, och
2. det kan visas att utsläppet inte har någon betydande effekt på och inte utgör någon risk för människors hälsa eller miljön.

Havsmiljöinstitutet noterar att det i punkt 2 relateras till ”utsläppet” till skillnad från ”tvättvattnet” i nuvarande lydelse, vilket innebär att det införs ett mer korrekt uttryck då skrubbrar har flera typer av utsläpp. Havsmiljöinstitutet noterar däremot att det inte är klart vem som ska visa för vem att utsläppet inte har någon betydande effekt eller någon risk, eller när det ska visas. Även ”någon risk för människors hälsa eller miljön”, är otydliga. Med dagens kunskap om skadligheten av skrubbrars utsläpp, vilken beskrivs tydligt i promemorian och även mer detaljerat i Chalmers remissvar som vi tagit del av, finns det skäl att ifrågasätta formuleringarna i paragrafen.

Detta utgör ytterligare ett motiv till att Havsmiljöinstitutet förordar att regleringen anpassas så att förbud för utsläpp från skrubbrar även omfattar exklusiv ekonomisk zon.

Övriga synpunkter:

Havsmiljöinstitutet tillstyrker i sak den föreslagna metoden för reglering då det är viktigt att agera snabbt, men regleringen bör också stärkas så att den inte bara omfattar större geografisk yta utan också blir mer effektiv. Effektiviteten skulle även kunna öka genom att reglera innehavet av skrubbrar, och genom att sanktioner riktas mot redarna. (Vi har tagit del av remissvaret från Ocean Law Group vid Juridiska inst. vid GU och kan beträffande juridiken hänvisa till avsnitt 3.1 och 3.2).

Överväg ytterligare styrmedel. Sjöfartsverket använder Clean Shipping index för att differentiera farledsavgiften baserat på fartygs miljöprestanda. Man bör överväga om det bör finnas en tydligare skillnad när det gäller farledsavgifter för fartyg med respektive utan skrubber.

I arbetet har deltagit medlemmar från Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp deltagit; Ida-Maja Hassellöv (Chalmers tekniska högskola), Kjell Larsson (Linnéuniversitetet), Niels Krabbe (Göteborgs universitet) och sammankallande Eva-Lotta Sundblad (Havsmiljöinstitutets kansli)

Beslutat av Havsmiljöinstitutets styrgrupp. Havsmiljöinstitutet är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Sveriges lantbruksuniversitet, Linnéuniversitetet och Chalmers tekniska högskola.

Detta remissvar är utöver egna svar från de lärosäten som bidragit.

Med vänlig hälsning

Kajsa Tönnesson, föreståndare Havsmiljöinstitutet