

## Remissyttrande

**Handläggare**

Fredrik Lindgren  
Havsmiljöenheten  
fredrik.lindgren@havochovatten.se

**Datum** 2021-09-07

**Dnr** 2338-21

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten  
103 33 Stockholm

### Yttrande över remiss EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime

#### Sammanfattning

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) ser positivt på att EU arbetar brett för att nå klimatmålen, inklusive att införa nya regelverk för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten. Att motverka klimatpåverkan och dess allvarliga effekter är viktigt för att uppnå miljömålen Levande sjöar och vattendrag och Hav i balans samt levande kust och skärgård. Men även för att uppnå målen i agenda 2030, bland annat Mål 14, med delmålet 14.3 - att minimera och åtgärda havsförsurningens konsekvenser. De långåriga utsläppen av växthusgaser och den efterföljande klimatförändringen och havsförsurningen bidrar till stora effekter på havsmiljön. Konsekvenserna av dessa effekter kommer att påverka helheten i ekosystemets funktion och även omfatta mänsklig användning av havet. Ett urval av dessa effekter är:

- ökade luft och vattentemperaturer som gör att arter tvingas ändra sin naturliga utbredning, t.ex. sjöfågel och fisk;
- ökad förekomst av marina värmeböljor som riskerar att slå ut hela populationer av framförallt bottenlevande organismer;
- minskad utbredning av is vilket leder till att arter som är beroende av is för sin överlevnad eller reproduktion riskerar att försvinna;
- utflöden från stora floder blir kraftigare och för med sig näringsämnen, farliga ämnen och skräp till havet;
- vind och vågor ökar i styrka och storlek, som leder till ökad erosion och därmed ökad förlust av viktiga marina habitat;
- ett lägre pH i haven medför skadliga effekter på många organismer då det påverkar flera biologiska processer negativt, t.ex. fotosyntes, respiration, syra-bas reglering och förkalkning.

Myndigheten har förståelse för att förslaget i nuläget berör lite mer än hälften av handelsflottan, den andel som bidrar till 90 % av utsläppen av CO<sub>2</sub>. Att även införa regler som sätter krav på att använda sig av landanslutning istället för drift av hjälpmotorer för elproduktion ombord bidrar också till att reducera andra luftemissioner, t.ex. SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> och partiklar. Men även lokala bullernivåer från sjöfarten reduceras. Emissionerna av SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> och partiklar påverkar också havsmiljön negativt, men även mänsklig hälsa då hamnar ofta ligger i eller nära tätbebyggda

områden. Kväveoxider (NO<sub>x</sub>) är övergödande ämnen som bidrar till övergödningens problematiken i form av växtplankontillväxt, skadliga algbloomningar, ökad deposition av organiskt material på havsbotten som i sin tur leder till syrebrist och bottendöd. Svaveloxider (SO<sub>x</sub>) verkar, förutom att vara länkade till nedsatt mänsklig hälsa, försurande och bidrar till havsförurning. Effekten är globalt sett liten, men kan däremot lokalt eller regionalt vara på samma nivå som den koldioxidinducerade havsförurning. HaV ser också positivt på införandet av dessa krav i regelverket.

Däremot anser HaV att det bör finnas en plan för när även resterande fartyg ska införlivas i det föreslagna regelverket, även om dessa återstående 45 % av handelsflottan enbart representerar 10 % av CO<sub>2</sub> utsläppen. Regelverket kan då anpassas så att det t.ex. inkluderar alla IMO registrerade fartyg (300 gt). Detta gäller även krav på landanslutning för fartyg, där flera fartygstyper och därmed ett stort antal fartyg inte inkluderas i det nuvarande förslaget, t.ex. general cargo, torrbulk, tankers och ro-ro fartyg. Myndigheten anser att det är viktigt att man arbetar brett på alla fronter för att möta klimatutmaningen, där en så stor andel av industrin som möjligt ingår. Dessutom är det viktigt att arbeta för att motverka snedvriden konkurrens, speciellt inom en sådan internationell bransch som sjöfarten. Vilket ett förslag på regelverk som enbart berör fartyg över 5000 gt riskerar att göra.

HaV noterar också att fiskefartyg och fiskberedningsfartyg är undantagna att ingå i regelverket, och då från kraven att minska sina CO<sub>2</sub> utsläpp, under hela tidsperioden fram till 2050. Detta anser HaV inte är rimligt, då branschen redan är subventionerad genom skattebefrielser på bränsle. Även denna bransch, som arbetar för en hållbar livsmedelsförsörjning, bör arbeta för att motverka utsläpp av växthusgaser och hållbarhet på alla nivåer. Myndigheten föreslår därför att det bör genomföras en utredning som klargör förutsättningarna för fiskefartyg att följa kraven på de utsläppsminskningar som beskrivs i artikel 4. Även detta vore i linje med agenda 2030 och Mål 14, där delmål 14.6 "att avskaffa fiskesubventioner och att avstå från att införa nya sådana subventioner" pekar mot att man i det föreliggande förslaget även bör innefatta fiskeflottan.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Jakob Granit efter föredragning av utredaren Fredrik Lindgren. I den slutliga handläggningen av ärendet har även avdelningschefen Mats Svensson, biträdande avdelningschefen Per Olsson, enhetschefen Mia Dahlström och verksamhetsjuristen Fredrik T Lindgren medverkat.

Jakob Granit

Fredrik Lindgren