

Promemoria

Nya krav på bunkerspecifikationen och nytt svavelkontrollområde

Klimat- och näringslivsdepartementet
November 2024

Innehållsförteckning

1	Promemorians huvudsakliga innehåll	3
2	Förslag till förordning om ändring i svavelförordningen (2014:509).....	4
3	Ärendet.....	8
4	Medelhavet är nytt svavelkontrollområde.....	8
5	Bränslets flampunkt ska anges i bunkerspecifikationen och specifikationen ska bevaras på fartyget.....	8
6	Ikraftträdande	10
7	Konsekvenser.....	10

1 Promemorians huvudsakliga innehåll

I promemorian föreslås ändringar i svavelförordningen (2014:509).

Det föreslås att ett marint bränsle med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent inte ska få användas i Medelhavsområdet. En definition av vad som avses med Medelhavsområdet ska införas. Vidare föreslås att bunkerspecifikationen ska innehålla uppgift om bränslets flampunkt samt att befälhavaren för ett fartyg ska se till att bunkerspecifikationen bevaras på fartyget i tre år.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2025.

2 Förslag till förordning om ändring i svavelförordningen (2014:509)

Härigenom föreskrivs¹ i fråga om svavelförordningen (2014:509)

dels att 20, 34 och 35 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 9 b §, och en ny bilaga, bilaga 5, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 b §

Med Medelhavsområdet avses i denna förordning allt vattenområde som begränsas av Europas, Afrikas och Asiens kuster mellan

1. den västra ingången till Gibraltar sund, definierad som en linje som förbinder ytterpunkterna av Kap Trafalgar i Spanien vid 36 grader 11 minuter nordlig bredd och 6 grader 2 minuter västlig längd och Kap Spartel i Marocko vid 35 grader 48 minuter nordlig bredd och 5 grader 55 minuter västlig längd,

2. Dardanellerna, definierad som en linje som förbinder Mehmetçik Burnu vid 40 grader 3 minuter nordlig bredd och 26 grader 11 minuter östlig längd och Kumkale Burnu vid 40 grader 1 minut nordlig bredd och 26 grader 12 minuter östlig längd, och

3. den norra ingången till Suezkanalen exklusive området som omsluts av de räta (geodetiska) linjerna mellan de punkter vars koordinater anges i bilaga 5.

20 §²

Ett marint bränsle med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent får inte användas i svenskt inre vatten, Östersjöområdet, Nordsjöområdet, Nordamerika-

Ett marint bränsle med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent får inte användas i svenskt inre vatten, Östersjöområdet, Nordsjöområdet, Nordamerika-

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen, i den ursprungliga lydelsen.

² Senaste lydelse 2023:127.

områdena och Förenade staternas områdena, Förenade staternas karibiska havsområde. karibiska havsområde och Medelhavsområdet.

34 §³

En bunkerleverantör som levererar ett marint bränsle till ett fartyg med en bruttodräktighet över 400 och som måste omfattas av ett internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening (IAPP-certifikat) ska

1. se till att en bunkerspecifikation och ett representativt förseglat prov på bränslet lämnas till fartygets befälhavare eller befälhavarens representant när bränslet levereras till fartyget,

2. se till att bunkerspecifikationen är avfattad på engelska och innehåller uppgift om

a) det mottagande fartygets namn och det unika identitetsnummer som tilldelats fartyget av Förenta nationernas internationella sjöfartsorganisation (IMO-nummer),

b) namnet på den hamn där leveransen sker,

c) det datum då leveransen påbörjades,

d) det levererade bränslets beteckning,

e) den levererade kvantiteten angiven i metriska ton,

f) det levererade bränslets densitet vid 15 grader Celsius uttryckt i kilogram per kubikmeter,

g) det levererade bränslets svavelhalt, och

g) det levererade bränslets svavelhalt,

h) det levererade bränslets flampunkt uttryckt i grader Celsius eller en redogörelse för att flampunkten har uppmätts till minst 70 grader Celsius, och

h) bunkerleverantörens namn, adress och telefonnummer,

i) bunkerleverantörens namn, adress och telefonnummer,

4. se till att intyget är utfärdat av bunkerleverantören, av en bränsleleverantör som bränslet härrör från eller av den som någon av dessa har utsett att för sin räkning utfärda ett sådant intyg, och

5. behålla en kopia av bunkerspecifikationen i minst tre år.

35 §

Befälhavaren på ett fartyg som tar emot en leverans som avses i 34 § ska se till att den bunkerspecifikation och det prov som enligt 34 § lämnas vid leveransen tas emot och att provet bekräftas genom att dess försegling eller emballage förses med en signatur av befälhavaren eller av den som befälhavaren har utsett att för sin räkning bekräfta ett sådant prov.

Befälhavaren ska se till att provet finns i behåll på fartyget eller annars lätt tillgängligt för tillsyn tills det bränsle som provet avser huvudsakligen har förbrukats, dock i minst tolv månader från den dag bränslet levererades.

Befälhavaren ska se till att
– bunkerspecifikationen finns i behåll på fartyget och är lätt tillgänglig för tillsyn i minst tre år från den dag bränslet levererades, och

³ Senaste lydelse 2023:127.

– provet finns i behåll på fartyget eller annars lätt tillgängligt för tillsyn tills det bränsle som provet avser huvudsakligen har förbrukats, dock i minst tolv månader från den dag bränslet levererades.

Denna förordning träder i kraft den 1 maj 2025.

Koordinater för begränsning av Medelhavet

För varje punkt anges koordinaterna enligt exemplet latitud $31^{\circ} 29' 00''$ N. som betyder 31 grader 29 minuter 00 sekunder nordlig bredd och exemplet longitud $31^{\circ} 16' 00''$ E. som betyder 31 grader 16 minuter 00 sekunder östlig längd.

Punkt	Latitud	Longitud
1	$31^{\circ} 29' 00''$ N.	$32^{\circ} 16' 00''$ E.
2	$31^{\circ} 29' 00''$ N.	$32^{\circ} 28' 48''$ E.
3	$31^{\circ} 14' 00''$ N.	$32^{\circ} 32' 62''$ E.
4	$31^{\circ} 14' 00''$ N.	$32^{\circ} 16' 00''$ E.

3 Ärendet

Den internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) antog den 16 december 2022 två resolutioner i Kommittén för skydd av den marina miljön, MEPC. Genom resolutionerna MEPC.361(79) och MEPC 362(79) görs ändringar i bilaga VI till 1973 års internationella konvention om förhindrande av havsföroreningar från fartyg, den så kallade Marpol-konventionen. Ändringarna innebär att Medelhavet blivit ett nytt svavelkontrollområde och att nya krav ställs på bunkersspecifikationen.

4 Medelhavet är nytt svavelkontrollområde

Förslag: Medelhavsområdet ska i svavelförordningen definieras som allt vattenområde som begränsas av Europas, Afrikas och Asiens kuster med de geografiska begränsningar och angivna koordinater som framgår av IMO-resolutionen.

Ett marint bränsle med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent ska inte få användas i Medelhavsområdet.

Skälen för förslaget: Enligt resolutionen MEPC.361(79) är Medelhavsområdet sedan den 1 maj 2024 ett nytt svavelkontrollområde. I resolutionen anges gränserna för medelhavsområdet med angivande av geografiska platser och av koordinater. En definition av vilket område som ska betraktas som Medelhavsområdet som överensstämmer med resolutionen bör införas i svavelförordningen (2014:509) på samma sätt som när det gäller andra svavelkontrollområden (se t.ex. 9 och 9 a §§).

Att Medelhavsområdet är ett svavelkontrollområde innebär att ett marint bränsle med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent inte ska få användas där, se artikel 14 i Marpol-konventionen och artikel 6.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen, i det följande kallat svaveldirektivet. Även detta bör framgå av svavelförordningen.

En överträdelse av det förbudet kan leda till att en miljöstraffavgift döms ut, se 7 kap. 17 § förordningen (2012:259) om miljöstraffavgifter.

5 Bränslets flampunkt ska anges i bunkersspecifikationen och specifikationen ska bevaras på fartyget

Förslag: En bunkerleverantör som levererar marint bränsle till ett fartyg med en bruttodräktighet över 400 och som omfattas av ett

internationellt certifikat till förhindrande av luftförorening (IAPP-certifikat) ska se till att bunkersspecifikationen innehåller uppgift om det levererade bränslets flampunkt uttryckt i grader Celsius eller en redogörelse om att flampunkten uppmätts till minst 70 grader Celsius.

Befälhavaren på ett fartyg ska se till att bunkersspecifikationen finns i behåll på fartyget och är lätt tillgänglig för tillsyn i minst tre år från den dag bränslet levererades.

Skälen för förslaget: Enligt resolutionen MEPC.362(79) ändras artikel 18 i bilaga VI i Marpol-konventionen. I artikeln finns krav på bränslets kvalitet och på vad en bunkersspecifikation ska innehålla.

Enligt svaveldirektivet ska medlemsstaterna, i enlighet med artikel 18 i bilaga VI till Marpol-konventionen, se till att svavelhalten i alla marina bränslen som säljs på deras territorium dokumenteras av leverantören på en bunkersspecifikation (artikel 6.9 b).

Ändringen genom resolutionen innebär att bunkersspecifikationen även ska innehålla uppgift om bränslets flampunkt angiven i grader Celsius i enlighet med standarder som organisationen godkänt eller en redogörelse om att flampunkten har uppmätts till minst 70 grader Celsius. I resolutionen hänvisas det genom en fotnot till ISO-standard ISO 2719:2016 som handlar om metoder för bestämmandet av flampunkten.

Vilka uppgifter som en bunkersspecifikation ska innehålla anges i svavelförordningen, där övriga krav som följer av artikel 18 i bilaga VI i Marpol-konventionen har införlivats (34 §). Det nya kravet om det levererade bränslets flampunkt bör läggas till. Det är inte nödvändigt att i svavelförordningen peka ut en viss standard för bestämmandet av bränslets flampunkt.

Bunkersspecifikationen ska enligt artikel 18.4 i Marpol-konventionen finnas ombord på fartyget på ett sådant sätt att det är lätt tillgängligt för tillsyn och bevaras där i minst tre år efter bränsleleveransen. I svavelförordningen finns det endast krav på att bunkerleverantören ska behålla bunkersspecifikationen i tre år (34 §). Enligt Marpol-konventionen ska dock bunkersspecifikationen bevaras på fartyget. Kravet i Marpol-konventionen är inte nytt, men det har inte införlivats i svavelförordningen.

Enligt svavelförordningen ska befälhavaren på ett fartyg ta emot leverans av marint bränsle och se till att bunkersspecifikationen tas emot och provet bekräftas genom att det på dess försegling eller emballage förses med en signatur av befälhavaren eller någon annan som befälhavaren har utsett för att bekräfta provet (35 §). När det gäller provet som tagits emot finns kravet att det ska bevaras på fartyget eller annars lätt tillgängligt för tillsyn under en viss tid. Det är rimligt att befälhavaren på ett fartyg, som redan har en skyldighet för att ta emot bunkersspecifikationen, även görs ansvarig för att se till att bunkersspecifikationen bevaras på fartyget lätt tillgängligt för tillsyn i minst tre år från den dag då bränslet levererades.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: Förordningsändringarna ska träda i kraft den 1 maj 2025.

Skälen för förslaget: Enligt artikel 6.3 i svaveldirektivet ska nya svavelkontrollområden tillämpas 12 månader efter att Marpol-konventionens beslut har trätt i kraft. Resolutionen MEP.C361(79) som angav att Medelhavet är ett nytt svavelkontrollområde trädde i kraft den 1 maj 2024. Ändringarna av förordningen bör därför träda i kraft den 1 maj 2025.

7 Konsekvenser

De som berörs av regleringen

Transportstyrelsen ansvarar för tillsynen enligt svavelförordningen i fråga om användning av marina svavelhaltiga bränslen i fartyg. Svavelförordningens bestämmelser om svavelhalt i marina bränslen träffar alla fartyg som anlöper svensk hamn oavsett flagg.

Bestämmelser om att bunkerspecifikationen ska innehålla information om bränslets flampunkt berör bunkerleverantörer som enligt svavelförordningen vid leverans av bränsle ska lämna en bunkerspecifikation till fartygets befälhavare eller befälhavarens representant. Bestämmelser om att bunkerspecifikationen ska finnas lätt tillgänglig för tillsyn i minst tre år berör alla fartyg som anlöper svensk hamn. Bunkerspecifikationen granskas av Kemikalieinspektionen i tillsynen av bunkerleverantörer.

Konsekvenser för företag

Att Medelhavsområdet blir nytt svavelkontrollområde innebär att fartyg som trafikerar Medelhavsområdet inte längre får använda marina bränslen vars svavelhalt överstiger 0,10 viktprocent. Enligt svavelförordningen får dock ett bränsle med högre svavelhalt användas, om det i fartyget används en metod för att minska utsläppen. Metoden ska säkra att svaveldioxidutsläppen kontinuerligt inte blir större än vad som hade blivit fallet med den angivna högsta tillåtna svavelhalten. Exempel på detta är avgasreningssystem eller inblandning av biodrivmedel. En vanlig metod är så kallade skrubbar för rökgasrening, dvs. maskinell rengöring av rökgaser med vatten eller kemikalier.

Fartyg som trafikerar Medelhavsområdet kommer därmed att behöva använda antingen lågsvavligt bränsle eller en utsläppsminskningmetod. Marint bränsle med låg svavelhalt är vanligen dyrare än ett bränsle med hög svavelhalt, vilket leder till högre bränslekostnader för rederierna. Högre bränslekostnader för transporter som sker med fartyg genom Medelhavsområdet kan komma att påverka fraktpriserna marginellt. Även

tillämpning av en metod för att minska utsläppen av svaveldioxid, såsom installation av ett nytt avgasreningssystem eller inbladning av bibränslen, kommer att medföra ökade kostnader. Många fartyg har emellertid i dagsläget rutiner och system på plats för att kunna uppfylla varierande krav på svavelhalt i marina bränslen. De kan t.ex. bunkra olika bränslen med varierade svavelhalt i separata tankar för nyttjande i olika havsområden eller ha installerat avgasreningssystem. Dessa existerande rutiner och system förväntas kunna nyttjas även för att följa de nya bestämmelserna om nytt svavelkontrollområde. När det gäller fartyg med hemvist i Sverige kan det antas att i princip alla fartyg är utrustade för att klara de krav som nu ställs inom Medelhavsområdet eftersom motsvarande krav redan gäller i Östersjön och Nordsjön.

Krav om att bunkerspecifikationen ska ange bränslets flampunkt förväntas kunna genomföras av bränsleleverantörerna med relativt enkla medel, varför det inte kan antas innebära några signifikanta ökade kostnader.

Att befälhavaren för ett fartyg ska se till att bunkerspecifikationen bevaras på fartyget i tre år ställer något högre krav på dokumentationskapacitet hos individuella fartyg. Detta kan medföra ökade kostnader i begränsad omfattning.

Konsekvenser för offentlig sektor

Transportstyrelsen genomför hamnstatskontroller av utländska fartyg. Vid kontrollen tas ett oljeprova på den olja som fartyget använder för sin framdrift. Provet skickas till ett laboratorium för analys av svavelhalt. Transportstyrelsen kontrollerar därmed svavelhalten i det bränsle som används av fartyget vid tidpunkten för ankomst till svensk hamn. Svavelhalten i bränslen för fartyg som trafikerar ett visst svavelkontrollområde kontrolleras i första hand av de stater vars hamnar ingår i det svavelkontrollområdet. Skulle ett svenskt fartyg som trafikerar exempelvis Medelhavsområdet upptäckas bryta mot de internationella bestämmelserna om svavelhalt i marina bränslen för området kan fartyget bli föremål för sanktioner från aktuell hamnstat. Alternativt kan hamnstaten låta fartygets flaggstat, i detta fall Sverige, ansvara för sanktioner. I det fallet informeras Transportstyrelsen om resultaten av tillsynen av den utländska hamnstaten. Transportstyrelsen kan då, om det bedöms lämpligt, påföra en miljöstraffavgift för det svenska fartyget. I dagsläget inträffar detta endast i mycket sällsynta fall. Tillägget av Medelhavsområdet som svavelkontrollområde förväntas därmed inte leda till några utökade uppgifter eller kostnader för Transportstyrelsen.

Bunkerspecifikationen granskas av Kemikalieinspektionen i dess tillsyn över bunkerleverantörer. Kraven på nytt innehåll i bunkerspecifikationen medför ny information att granska. Denna granskning bedöms kunna utföras inom existerande uppgifter och budgetram.

Att befälhavaren för ett fartyg ska se till att bunkerspecifikationen bevaras på fartyget i tre år förväntas underlätta tillsynen för Kemikalieinspektionen.

Konsekvenser för miljö och klimat

Det nya svavelkontrollområdet förväntas leda till minskade utsläpp av svaveldioxid från fartyg som trafikerar Medelhavsområdet. När svaveldioxid oxideras i atmosfären bildas svavelsyra som bidrar till försurning av mark och vatten. Höga halter av svaveldioxid kan även orsaka andningsbesvär hos känsliga individer, såsom astmatiker. Minskade utsläpp av svaveldioxid i Medelhavsområdet får därmed positiva effekter dels för miljön i form av minskad försurning, dels för luftkvaliteten i området. Det sker också en fjärtransport av svavel i atmosfären. Det kan därför även förekomma vissa positiva effekter i övrigt i Europa.

Övriga effekter på miljö och klimat beror på vilket alternativt bränsle som rederierna väljer att använda i sina fartyg för att uppfylla de nya kraven. Ett lågsvavligt fossilt bränsle, såsom ett petroleumbaserat bränsle eller flytande naturgas, medför ingen eller en liten, positiv effekt på klimatet. Däremot leder ett fossilfritt bränsle, såsom ett biobaserat bränsle, till minskade koldioxidutsläpp. Även utsläpp av partiklar och kväveoxider skiljer sig åt mellan olika bränslen och ger en varierande effekt på miljön. Metoder för att minska utsläppen av svaveldioxid på fartyg kan också ha en betydande negativ miljöpåverkan, där utsläpp av skrubbevatten från avgasreningssystem kan medföra utsläpp av olika typer av föroreningar i havet.