

Miljödepartementet  
Klimatenheten  
103 33 STOCKHOLM

Datum: 2013-09-11  
Vår referens: 2013-/1467/10.1  
Er referens: M2013/1822/KI

## **Yttrande över förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av förordning (EU) nr 525/2013**

SMHI bedömer att föreslagna åtgärder är ett steg i rätt riktning för att minska sjöfartens klimatpåverkan. Sjöfarten behöver förutom att minska sin klimatpåverkan även minska påverkan på luftkvaliteten. Det är därför önskvärt att fler ämnen än koldioxid inkluderas i det föreslagna systemet för övervakning, rapportering och verifiering, däribland kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och små partiklar (PM<sub>2.5</sub>).

För att förbättra förutsättningarna inom framtida forskning att kvantifiera och bedöma effekterna av sjöfartens utsläpp är det önskvärt att fler fartygsparametrar inkluderas i rapporteringen, däribland motortyp, rpm och specifik oljeförbrukning (SFOC). Bedömningen av sjöfartens påverkan på människors hälsa och terrestra ekosystem skulle kunna förbättras om rapporteringen av de totala utsläppen separerades i utsläpp till sjöss och utsläpp i hamnområden, för både årliga utsläpp och utsläpp per resa.

Med tanke på klimatförändringen bedömer SMHI att åtgärder för att minska klimatpåverkande gaser bör prioriteras och genomföras så snabbt som möjligt. Redan i dagsläget finns flera kommersiella system tillgängliga, där bl.a. bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid kan beräknas och lagras. Därför behöver införandet av föreslagna förordning inte innebära en avsevärt ökad administrativ börda för fartygsföretagen.

I ett uppdrag från Regeringen 2012 tog SMHI fram en modell för analys av miljö- och klimateffekter inom bl.a. planering av sjöfartsrutter. Genom att använda s.k. fartygsvägledning kan fartygen göra en bränslebesparing på 2-5%, ibland mer. Med planering av sjöfartsrutter avses här att en meteorolog utifrån olika kriterier som fartygstyp, last, prognoser för vind, vågor, ström etc. ger en rekommendation om hur fartyget på bästa möjliga sätt, med fokus på säkerhet, tid och bränsleförbrukning, ska ta sig från hamn A till B. Detta sker på global skala. Fartygen rapporterar dagligen in bl.a. position, tidpunkt

### **SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut**

601 76 Norrköping Besök Folkborgsvägen 17 Tel 011-495 80 00 Fax 011-495 80 01

SMHI  
Box 40  
190 45 Stockholm/Arlanda

SMHI  
Sven Källfelts Gata 15  
426 71 Västra Frölunda

SMHI  
Hans Michelsensgatan 9  
211 20 Malmö

SMHI  
Universitetsallén 32  
851 71 Sundsvall

och bränsleförbrukning. Detta lagras i SMHIs databas. SMHI har även system som möjliggör för operatörer att följa sina fartyg och dess prestationer. Efteranalyser av resor kan göras, och i samband med detta kan fartygens prestation under resans gång och om t.ex. s.k. hull-cleaning är nödvändig utläsas.

SMHI gjorde i samband med regeringsuppdraget bedömningen, att 40-50% av den totala världshandelsflottan (exkl. färjetrafiken) använder sig av någon typ av service, liknande den modell som SMHI redovisat. SMHI anser därför att föreslagna förordning med fördel kan implementeras tidigare än vad som föreslagits, alternativt att fler steg inkluderas i denna förordning, t.ex. införandet av kompensationsfonder. Om 75% av världshandelsflottan skulle använda denna typ av service och om man räknar med en besparing på 3%, skulle det grovt räknat innebära en total besparing på 14000 kiloton CO<sub>2</sub>/år.

Generaldirektör Lena Häll Eriksson har beslutat i detta ärende som handlagts av Sofi Holmin Fridell, Anna-Helena Hultberg, Lena Lindström och Iréne Lake. Tf Avdelningschef Bernth Samuelsson har deltagit vid den slutliga handläggningen.

Lena Häll Eriksson  
Generaldirektör