Svovelinnhold i marint drivstoff: innføring av dokumentasjonskrav i produktforskriften § 2-27

Bakgrunn

Forbudet mot å produsere, importere og omsette marin dieselolje med mer enn 1,50 vektprosent svovel eller marin gassolje med mer enn 0,10 vektprosent svovel følger av produktforskriften § 2-27. I denne høringen foreslås det endringer i § 2-27 for å innføre dokumentasjonskrav til svovelinnholdet for marin dieselolje og marin gassolje som selges til skip på 400 bruttotonn eller mer. Dokumentasjonen i form av leveringsseddel må oppbevares i minst 3 år. Høringen gjøres på vegne av Klima og miljødepartementet.

Endringene foreslås som en følge av manglende gjennomføring av dokumentasjonskrav til svovelinnhold i marint drivstoff i henhold til Europaparlaments- og rådsdirektiv (EU) nr. 2016/802 av 11 mai 2016 om en reduksjon av svovelinnholdet i visse flytende brennstoffer (svoveldirektivet).

Forpliktelsen medlemsstatene har til å pålegge omsetter å gi en leveringsseddel som dokumenterer svovelinnholdet i det omsatte drivstoffet ved omsetning av marint drivstoff til skip over 400 bruttotonn, er ikke tatt inn i norsk rett. Dette er et krav som medlemsstatene skulle pålagt omsettere allerede da endringsdirektiv 2005/33/EC til direktiv 1999/32/EF (det tidligere svoveldirektivet) ble tatt inn, som regulerte dette kravet i artikkel 4a nr. 6 b). Miljødirektoratet foreslår nå derfor å ta inn denne forpliktelsen i § 2-27 tredje ledd.

Svoveldirektivet er tatt inn i EØS-avtalen

Svoveldirektivet ble tatt inn i EØS-avtalen 10. februar 2018 i EØS-avtalen vedlegg XX nr. 21ad. Direktivet opphever rådsdirektiv 1999/32/EF, jf. artikkel 19 i det nye direktivet, men viderefører de fleste bestemmelsene til det tidligere svoveldirektivet og etterfølgende endringsdirektiv.

Etter at det nye svoveldirektivet ble tatt inn i EØS-avtalen ble det ikke gjennomført endringer i produktforskriften § 2-27 eller forurensingsforskriften kap. 8.

Regulering av maksgrenser til svovelinnhold i marint drivstoff i norsk rett

Rådsdirektiv 1999/32/EF inneholdt allerede fra start en plikt for medlemsstatene til å sikre at det ikke ble brukt marint gassolje med svovelinnhold som oversteg de angitte grensene. Forbudet mot å plassere marin dieselolje med mer enn 1,50 vektprosent svovel på markedet, kom også

Miljø-direktoratet

etter hvert inn i artikkel 4 a nr. 7.[1] Disse kravene er tilnærmet likt utformet i dagens svoveldirektiv (EU 2016/802), som regulerer dette i artikkel 6.

Endringsdirektiv 2005/33/EC, som endret rådsdirektiv 1999/32/EF (det tidligere svoveldirektivet), ble gjennomført i norsk rett 11. august 2006 gjennom endring av tre forskrifter. Bestemmelsene ble gjennomført i henholdsvis forurensningsforskriftens §§ 8-1 til 8-3, forskrift om hindring av forurensning fra skip (nå forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger) og produktforskriftens § 3-23 (nå § 2-27). Dette ble gjort som et lovteknisk grep for å rydde opp i regelverket og for å ha regelverk som knytter seg til ulike pliktsubjekter på ulike steder. Pliktsubjektet i forurensningsforskriften er virksomheter og regulerer forbrenning av fyringsolje i stasjonære anlegg, forbrenning av marine drivstoff reguleres i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger hvor skipene er pliktsubjektet, mens de som produserer, importerer og omsetter marint drivstoff er pliktsubjekt i produktforskriften § 2-27.

Denne tredelingen gjelder fortsatt for norsk implementeringen av dagens svoveldirektiv (EU 2016/802). Endringene som høres her knytter seg til produktforskriften § 2-27, hvor de som omsetter marin dieselolje og marin gassolje som selges til skip på 400 bruttotonn eller mer, er pliktsubjekt og blir omfattet av endringen.

Manglende gjennomføring av dokumentasjonskravet i svoveldirektivet

Kravene til svovelinnhold i marint drivstoff er regulert i svoveldirektivet (EU 2016/802) artikkel 6. Denne bestemmelsen er i det alt vesentligste gjennomført i norsk rett i produktforskriften § 2-27.

Ved en feil har imidlertid artikkel 6 nr. 9 bokstav b), som regulerer kravet til dokumentasjon på leveringsseddel for alt marint drivstoff som omsettes, ikke blitt gjennomført i produktforskriften. Av artikkelen følger det at:

> *Member States shall, in accordance with Regulation 18 of Annex VI to MARPOL:*
>
> *[…]*
>
> *(b) ensure that the sulphur content of all marine fuels sold in their territory is documented by the supplier on a bunker delivery note, accompanied by a sealed sample signed by the representative of the receiving ship;*

Medlemsstatene er i henhold til artikkelen forpliktet til å sørge for at omsettere gir med en leveringsseddel for marint drivstoff som selges. Leveringssedlene skal i henhold til svoveldirektivet samsvare med kravene som følger av MARPOL vedlegg VI regel 18 og skal følges av en forseglet prøve av drivstoffet som er signert av omsetter og en representant fra mottakerskipet. Formålet med kravet til leveringssedler er at det enkelt skal kunne

[1] Se konsolidert versjon her: EUR-Lex - 01999L0032-20121217 - EN - EUR-Lex (europa.eu)

Miljø-
direktoratet

dokumenteres og kontrolleres at kravene til svovelinnhold i drivstoffet er oppfylt. Forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger § 12 implementerer MARPOL konsolidert utgave 2017 vedlegg VI til norsk forskrift, som gjelder forpliktelser overfor skip. I endringsforslaget til produktforskriften § 2-27 vil det kun fokuseres på kravene som retter seg til omsettere av marint drivstoff.

Det følger av MARPOL vedlegg VI regel 18 et krav til at skip med bruttotonnasje på 400 eller mer skal kunne dokumentere svovelinnhold i drivstoff ved fremvisning av en leveringsseddel, jf. vedlegg VI regel 18 nr. 5 og 6. Det fremgår videre av regel 18 nr. 6 i MARPOL, som understrekes i artikkel 6 nr. 9 bokstav b) i svoveldirektivet, at en slik leveringsseddel skal følges av en forseglet prøve av det marine drivstoffet som er levert. Leveringsseddelen for drivstoffet skal oppbevares om bord på skipet på et slikt sted at den er lett tilgjengelig for inspeksjon til enhver tid.

Svoveldirektivet artikkel 6 nr. 9 bokstav b) viser til de nevnte bestemmelsene i MARPOL og understreker at dokumentasjonskravet skal stilles i henhold til de aktuelle kravene der. Som en følge av dette forstår Miljødirektoratet det slik at formålet med dokumentasjonskravet til omsettere er å pålegge dem en forpliktelse til å levere informasjon på en leveringsseddel som disse skipene, som veier 400 bruttotonn eller mer, allerede er forpliktet til å oppbevare om bord på skipet i henhold til MARPOL. Dette betyr at det per i dag stilles krav til å oppbevare dokumentasjonen på skipet, men det stilles altså ikke et krav til omsettere om å levere dette.

Vi er kjent med at Sverige og Danmark også har avgrenset dokumentasjonskravet til omsetning av marin dieselolje og marin gassolje til skip over 400 bruttotonn. Miljødirektoratet presiserer imidlertid at forbudet mot å produsere, importere og omsette marin dieselolje med mer enn 1,50 vektprosent svovel eller marin gassolje med mer enn 0,10 vektprosent svovel gjelder uavhengig av størrelsen på mottakerskipet, jf. produktforskriften § 2-27 første og andre ledd.

Når det gjelder innholdet i dokumentasjonskravet følger det av Regel 18 vedlegg VI nr. 3 i MARPOL at leveringsseddelen minst skal inneholde følgende informasjon som fremgår av vedlegg V:

Name and IMO number of receiving ship

Port

Date of commencement of delivery

Name, address, and telephone number of marine fuel oil supplier

Product name(s)

Quantity (metric tons)

*Density at 15°C (kg/m3)**

Miljø-
direktoratet

Sulphur content (% m/m)†

A declaration signed and certified by the fuel oil supplier's representative that the fuel oil supplied is in conformity with regulation 14(1) or (4)(a) and regulation 18(1) of this Annex.

Miljødirektoratet vurderer det som nødvendig at et slikt dokumentasjonskrav reguleres i forskrift, sammen med de øvrige kravene til svovelinnhold i marint drivstoff. Dette vil gjøre det lettere for omsetterne å kjenne til hvilket regelverk de må forholde seg til. Det foreslås derfor en endring i produktforskriften § 2-27 om svovelinnhold i marint drivstoff.

Forslag til innføring av dokumentasjonskrav av svovelinnhold

På vegne av Klima- og miljødepartementet sender Miljødirektoratet med dette på høring et forslag til innføring av dokumentasjonskrav til svovelinnhold for omsettere av marint drivstoff. Det foreslås derfor et nytt tredje ledd i produktforskriften § 2-27, som lyder slik:

> *Den som omsetter marin dieselolje og marin gassolje til skip på 400 bruttotonn eller mer skal dokumentere svovelinnholdet i drivstoffet med en leveringsseddel for hver leveranse. Leveringsseddelen skal følges av en forseglet prøve av drivstoffet som er signert av omsetter og en representant fra mottakerskipet. En kopi av hver leveringsseddel skal oppbevares i minst tre år. Leveringsseddelen skal være på engelsk og minst inneholde informasjon om:*
>
> *a. navn og identifikasjonsnummer (IMO-nummer) på mottakerskip,*
> *b. navn på havnen der drivstoffet er levert,*
> *c. dato for leveringen av drivstoffet,*
> *d. navn, adresse og telefonnummer til omsetteren av drivstoffet,*
> *e. produktets navn eller betegnelse,*
> *f. mengde drivstoff levert angitt i kubikkmeter,*
> *g. det leverte drivstoffets tetthet (egenvekt) ved 15 grader celsius målt i kilo per kubikkmeter, og*
> *h. det leverte drivstoffets svovelinnhold målt i vektprosent.*

Dette vil være en gjennomføring av dokumentasjonskravet vi er forpliktet til å ilegge omsettere av marint drivstoff, i henhold til EU 2016/802 (svoveldirektivet) artikkel 6 nr. 9 bokstav b) og MARPOL vedlegg VI regel 18.

Konsekvenser av endringene

Selv om omsettere ikke har en forpliktelse i dag til å gi med en leveringsseddel ved omsetning av marin dieselolje og marin gassolje til skip på 400 bruttotonn eller mer, er dette noe som i stor grad allerede gjøres. MARPOL regulerer forurensning fra skip, i motsetning til svoveldirektivet som regulerer reduksjon av svovelinnholdet i visse flytende brennstoffer som omsettes, generelt. For at en leveringsseddel som dokumenterer svovelinnholdet i drivstoffet skal kunne legges frem i henhold til kravene i MARPOL, forutsetter dette at også leverandøren leverer slik

Miljø-
direktoratet

dokumentasjon ved salg av drivstoffet. Skip som er omfattet av kravene i MARPOL krever derfor i det vesentlige allerede i dag slik dokumentasjon fra omsetterne ved kjøp av marint drivstoff som er beregnet på forbrenning om bord i sjøfartøy. Vi anser det derfor som at forskriftsendringen vil føre til få reelle endringer for aktørene som blir berørt, da de i all hovedsak allerede overholder kravene som her foreslås.

Det kan likevel antas at forpliktelsen til å gi med leveringssedler for hver leveranse til skip over 400 bruttotonn med en forseglet prøve av drivstoffet som er signert av omsetter og en representant fra mottakerskipet, vil innebære noe økte administrative kostnader. Omsetter må også sørge for et system som sikrer at en kopi av hver leveringsseddel oppbevares i minst tre år. Disse økte utgiftene vil sannsynligvis være størst i en omstillingsperiode, før nye rutiner er etablert og godt innarbeidet. Miljødirektoratet vurderer i sum at kravet som er gjenstand for høring her, ikke vil ha vesentlige økonomiske eller administrative virkninger for omsetteren.