

## **Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsen föreslår att en ändring görs i Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg, i syfte att införliva internationellt antagna krav på att fartyg ska föra logg om datum, tid och position som visar att fartyget håller rätt emissionsnivå inom ett kvävekontrollområde. Ändringen görs lämpligen genom ett tillägg av ny skrivning i föreskriftens 13 kap. 24 §.

Dessutom föreslås en smärre korrigerande av en tidigare ändring, innebärande att innehållet i 13 kap. 24 b § flyttas dels till en ny 16 b §, dels till 1 kap. 1 §.

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

##### 1.1. Nytt krav på notering i loggbok

IMO har beslutat om ett tillägg av en ny paragraf till regel 13.5 i MARPOL Annex VI, resolution MEPC.271(69). Regeln innebär att det i en loggbok ska göras en notering om datum, tid och position som visar när fartyget passerar in och ut ur ett kvävekontrollområde (NECA) och att fartyget då har föreskriven kvävereringsutrustning igång på de motorer som är certifierade för steg III och att andra motorer hålls avstängda.

Regeln träder ikraft 1 september 2017. Ännu är det bara Nordamerikas kust som är utpekad som NECA-område, men även Östersjön och delar av Nordsjön kommer att bli NECA-område från 1 januari 2021.

##### 1.2. Korrigerande och flyttning av innehållet i nyligen införda 24 b §

Den 1 maj trädde vissa ändringar i kraft (beslutade genom ändringsföreskriften TSFS 2017:18). Av förbiseende infördes en bestämmelse om undantag för vissa fritidsfartyg från kraven på kväverering inom kväve- och utsläppkontrollområde. Förbiseendet bestod i att det vid

införandet inte beaktats att alla fritidsfartyg redan är undantagna från föreskriftens tillämpningsområde (framgår av 1 kap. 1 § andra stycket). För att uppnå den effekt som avses i MARPOL avseende steg 3-reningskraven med avseende på fritidsfartyg behöver den nya 24 b § göras om. Undantaget för vissa fritidsfartyg flyttas till tillämpningsparagrafen i 1 kap. 1 § och ges den omvända lydelsen att 24 § trots allt gäller vissa fritidsfartyg (de som inte ska vara undantagna, enligt MARPOL). En del av nya 24 b § rör en annan fråga, nämligen undantag för vissa motorer med en effekt under 750 kW. Denna punkt föreslås flyttas in under rubriken ”Undantag” som en ny 16 b §, där den innehållsmässigt passar bättre. Därefter kan den nya 13 kap. 24 b § strykas.

De föreslagna korrigeringsarna har viss formell betydelse vilket gör de mer användarvänliga för läsaren och pedagogiska genom att ha alla undantag samlade på ett ställe. De eventuella praktiska konsekvenserna är redan beskrivna i den konsekvensutredning som gjordes till ändringsföreskriften TSFS 2017:18, och där utgångspunkten var att reglerna *skulle* gälla vissa fritidsfartyg, vilket nu blir fallet också formellt. De nu föreslagna korrigeringsarna behöver alltså inte konsekvensutredas i detta sammanhang, varför strykningen av undantaget i 13 kap. 24 b § inte kommer att beröras vidare i nedanstående utredning.

## **2. Vad ska uppnås?**

Sverige har genom sitt medlemskap i IMO åtagit sig att genomföra den internationella reglering som beslutas där. Regeln ska därför införlivas som bindande föreskrift i svensk rätt.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Om ingenting görs kommer Sverige inte att uppfylla sina internationella åtaganden att införliva gemensamt beslutade internationella regler.

Det finns även en risk att svenska fartyg inte kommer att uppfylla det nya kravet att föra loggbok över in- och utpassage i ett kvävekontrollområde, vilket minskar möjligheten att kontrollera dessa fartygs efterlevnad av NOx-reduceringskraven inom kontrollområden. Avsaknad av loggbok kommer att betraktas som en brist vid hamnstatskontroller och kan leda till att fartyg kvarhålls.

### **3.2. Alternativ som inte innebär reglering**

Den beslutade nya regeln om loggning av in- och utpassage i kvävekontrollområde har av IMO antagits som ett bindande internationellt krav. För att leva upp till sina internationella åtaganden kan Sverige inte genomföra kravet på annat sätt än genom reglering

### 3.3. Regleringsalternativ

Kraven på marina dieselmotorer inom kväve- och utsläppskontrollområde framgår i 13 kap. 24 § i den befintliga föreskriften TSFS 2010:96. Eftersom det nya kravet på loggning handlar om driften inom kväve- och utsläppskontrollområde framstår det som lämpligast att lägga den nya bestämmelsen i samma paragraf, alltså som ett nytt andra stycke till i 13 kap. 24 §. Detta stycke får följande lydelse (en översättning av MARPOL-lydelsen):

Marina dieselmotorers steg (II eller III) och på-/av-läge ska föras in i fartygets skepps- eller maskindagbok tillsammans med datum, tid och fartygets position. Det här ska gälla när dessa dieselmotorer är certifierade både som steg II och steg III eller enbart som steg II. Informationen ska föras in när dessa fartyg anlöper eller lämnar ett kväve- och utsläppskontrollområde.

### 4. Vilka är berörda?

Kravet att föra loggbok gäller fartyg som har motorer installerade med en maskineffekt över 130 kW och som:

- är byggda efter 1 januari 2016, och
- trafikerar ett kvävekontrollområde.

### 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

#### 5.1. Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Att föra loggbok är ett vanligt förekommande krav i den internationella lagstiftningen för sjöfarten. Till exempel finns krav på att notera datum, tid och fartygets position i maskin- eller skeppsdagbok när en bränsleväxlingsprocedur avslutats då fartyget går in eller ut ur ett svavelkontrollområde (SECA). Det är lämpligt att även dessa noteringar, dvs. vid in- och utpassage ur ett kvävekontrollområde, görs i fartygets maskin- eller skeppsdagbok. På så sätt minimeras konsekvenserna för fartygen.

Transportstyrelsen bedömer därför att det nya föreskriftsförslaget inte kommer att få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

## **5.2. Medborgare**

Ingen påverkan.

## **5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner**

Transportstyrelsen påverkas i egenskap av tillsynsmyndighet, så till vida att man vid sin tillsyn behöver övervaka efterlevnaden av det nya kravet, både vid sina ordinarie inspektioner av svenska fartyg och vid hamnstatsinspektioner. Det är dock fråga om en marginell påverkan, som inte leder till ökad tidsåtgång eller ökade kostnader. Ingen övrig påverkan på staten, regioner eller lansting och kommuner kan förutses.

## **5.4. Externa effekter**

Den föreslagna regeln syftar till en effektivare övervakning gällande krav på sjöfartens utsläpp av kväve i kvävekontrollområden. En effektivare tillsyn förväntas leda till bättre efterlevnad, vilket i sin tur kommer att innebära positiva miljö- och hälsoeffekter i området.

## **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Som angetts i avsnitt 3 saknar Sverige handlingsutrymme att genomföra den internationellt beslutade regleringen på annat sätt än genom bindande föreskrift. Några andra alternativ har därför inte utretts i det här fallet.

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

4 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

## **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Det finns ingen europeisk reglering på området. Den svenska regleringen kommer motsvara den internationella och medför inte några särkrav.

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Den svenska föreskriften bör träda ikraft den 1 september 2017, dvs. samtidigt som kravet börjar gälla internationellt.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Regleringen bedöms inte påverka funktionsmålet.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Regelförslaget ger möjlighet till effektivare tillsyn, vilket bidrar till att minska fartygs utsläpp av kväve. Detta bidrar i sin tur till ökad hälsa samt till att uppnå det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen.

## **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

## **D. Sammanställning av konsekvenser**

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	-	-	-	
Medborgare	-	-	-	
Staten m.fl.	-	-	-	
Externa effekter	i förlängningen ökad hälsa			
Totalt				

## **E. Samråd**

Enligt 9 kap. 3 § 1 förordningen (19980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ska Transportstyrelsen höra Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten innan beslut fattas i fråga om föreskrifter.