

Konsekvensutredning av ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg – införlivande av resolutioner m.m.

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg ska bland annat ändras enligt följande;

dels specificering av begreppet ”under gång” i en ny bestämmelse, 9 kap. 30 a §, för att komplettera befintlig lydelse av ”under gång” i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg;

dels ändring i 13 kap. 1 § av definitionerna för brännolja och gasbränsle;

dels ändring i 13 kap. 20 § på vilka krav som gäller då ett ångsystem ersätts med en marin dieselmotor;

dels införande av nya utsläppskontrollområden i 13 kap. 24 § samt en korrigering i fjärde stycket för att förtydliga att anteckningar i skepps- eller maskindagbok kan registreras elektroniskt;

dels ändring i 13 kap. 35 c§ om att undanta distributionssystem för gasbränslen från att ha provtagningspunkt;

dels en uppdatering i 14 kap. 10 och 12 §§ av hänvisning till vägledning om utarbetande av SEEMP-plan,

samt tillägg av ytterligare rapporteringskrav i bilaga 10 gällande information som ska lämnas till IMO Ship Fuel Oil Consumption Database.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Resolutioner

Huvudanledningen till föreskriftsarbetet är att FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, vid MEPC¹ 81, 82 och 83 beslutat om fyra nya

¹ Marine Environment Protection Committee.

resolutioner om ändringar av bindande bestämmelser i Marpolkonventionen² och uppdatering av vägledning. Arbetet avser följande resolutioner;

MEPC.385(81)

- ändring av definitionen av brännolja samt en ny definition av gasbränsle,
- undantag från att ha provtagningspunkt för svaveloxider för gasbränslesystem,
- utökade krav avseende utsläpp av kväveoxider då en marin dieselmotor ersätter ett ångsystem,
- tillägg av ytterligare rapporteringskrav gällande information som ska lämnas till IMO Ship Fuel Oil Consumption Database.

Resolutionen trädde ikraft 1 januari 2025.

MEPC.392(82)

- Norska havet och Kanadas arktiska havsområde läggs till som ytterligare kväveutsläppskontrollområden.

Resolutionen trädde ikraft 1 mars 2026.

MEPC. 395(82), MEPC.401(83)

- Nya riktlinjer om utarbetande av SEEMP-plan samt ändringar av riktlinjerna. Resolutionerna antogs 4 oktober 2024 respektive 11 april 2025.

1.2 Övrigt

I samband med detta föreskriftsarbete har även uppmärksammats behov av följande specificeringar och korrigeringar i TSFS 2010:96;

- Att ett fartyg ska vara ”under gång” anges i regel 13.2.1 annex II Marpolkonventionen som ett krav för att få göra utsläpp av skadliga flytande ämnen enligt utsläppsnormerna och har implementerats i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. I regel 1.6 annex II Marpolkonventionen preciseras vad som avses med ”under gång”. Begreppet är dock inte definierat i förordningen, vilket innebär att vid tillämpningen av utsläppsnormerna behöver Marpolkonventionens precisering av vad som avses med ”under gång” inte beaktas.

Avsaknaden av denna specificering medför att det inte finns något hinder mot att kemikalietankfartyg åker ut 12 nautiska mil från lossningshamnen, tvättar tanken och släpper ut tankspolvatten för att sedan åka tillbaka till lossningshamnen för ny last. Problemet är att utsläppen därigenom blir mer

² Den internationella konventionen rörande förhindrande av förorening från fartyg.

koncentrerade till vissa områden utanför lossningshamnarna istället för att ske under resans gång till nästa hamn och därigenom spädas ut mer.

- Enligt regel 13.5.3 annex VI Marpolkonventionen kan anteckning avseende marina dieselmotorers steg och på-/avläge göras elektroniskt. Detta är dock inte tydligt i 13 kap. 24 § tredje stycket TSFS 2010:96.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Resolutioner

Huvudsyftet med föreskriftsarbetet är att införliva ändringar av bindande bestämmelser till Marpolkonventionen i svensk rätt. Nedan beskrivs resolutionerna och vad ändringarna innebär.

Resolution MEPC.385(81)

Definitionen av brännolja ändras för att omfatta alla bränslen som används ombord på ett fartyg oavsett användningssätt, ny definition av gasbränsle införs vilken överensstämmer med definitionen i IGF-koden och gasbränslen läggs till som undantagna från krav på provtagningspunkt eftersom sådant bränsle innehåller så låg svavelhalt att provtagning inte behöver kunna göras. Det läggs till krav på att när en marin dieselmotor installeras som ersättning till ett ångsystem så ska den anses utgöra en ersättningsmotor. Detta tillägg är för att även sådana motorer ska leva upp till utsläppskraven för kväveoxider för motorer. Vidare ändras den information som ska rapporteras till IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, bl.a. genom att informationen om fartygens bränsleförbrukning ska vara mer detaljerad.

Resolution MEPC.392(82)

Ändringen innebär att Norska havet och Kanadas arktiska havsområde läggs till som kväveutsläppskontrollområden, vilket innebär att striktare utsläppsgränser för kväveoxider (steg III) gäller i dessa områden för fartyg byggda efter den 1 mars 2026 respektive den 1 januari 2025.

Resolutioner MEPC.395(82) och MEPC.401(83)

Ändringen innebär att nuvarande riktlinjer för utarbetande av SEEMP-plan ersätts med nya riktlinjer. Syftet är att göra de nya riktlinjerna kända för branschen så att de kan tillämpas.

2.2 Övrigt

Otydlighet om elektronisk registrering

Avseende otydligheten om anteckning om marina dieselmotorers steg och på-/avläge även kan göras elektroniskt, är syftet att förtydliga att elektronisk registrering kan ske. Förtydligandet avseende elektronisk registrering av uppgifter i 13 kap. 24 § fjärde stycket TSFS 2010:96 kommer inte att beröras

närmare i denna konsekvensutredning då det rör sig om en ändring som inte bedöms få kostnadsmässiga eller andra konsekvenser.

Precisering av begreppet ”under gång”

Marpolkonventionens precisering av begreppet ”under gång” ska införas i svensk rätt. Detta är ett införlivande av Marpolkonventionen och ett införande av internationellt bindande regel.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Sverige är part till Marpolkonventionen så i praktiken finns bara ett alternativ, nämligen att införliva reglerna i svensk rätt. Om ingenting görs kommer Sverige inte att uppfylla sina internationella åtaganden om att införliva gemensamt beslutade internationella regler och de som ska tillämpa regelverket riskerar att tillämpa äldre bestämmelser, vilket kan medföra problem vid hamnstatskontroller.

Vad gäller omhändertagande av de två MEPC-resolutioner som inte innehåller bindande bestämmelser (MEPC. 395(82) och MEPC.401(83)), blir effekten av att inte göra någonting att de som ska tillämpa regelverket riskerar att använda sig av icke uppdaterade riktlinjer vilket skulle kunna leda till fartyget får bristnoteringar vid en hamnstatskontroll.

Avseende begreppet ”under gång” så blir effekten av att inte göra någonting att de som ska tillämpa regelverket inte ges förutsättningar att tillämpa reglerna såsom de uttrycks i Marpolkonventionen. Det skulle också fortsätta vara ottydligt vad som närmare avses med begreppet.

Att inte förtydliga möjligheten till elektronisk anteckning skulle innebära att detta är fortsatt ottydligt för de som ska tillämpa regelverket.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Resolutionerna i detta föreskriftsarbete är internationella regler som ska införlivas i svensk rätt och då finns inga alternativ som inte innebär reglering. Definitionen av ”under gång” såsom den anges i Marpolkonventionen är en bindande internationell regel och kan endast bli bindande i svensk rätt om den införlivas genom reglering. Vad gäller förtydligandet av elektronisk registrering av uppgifter är detta en justering som bättre speglar den internationella bestämmelse som redan är införlivad och som endast kan åstadkommas genom justering i befintlig reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Resolutionerna föreslås införlivas i svensk rätt genom transformering, vilket innebär att ändringar görs i berörda paragrafer i TSFS 2010:96. Det är genom

transformering som Marpolkonventionens bestämmelser hittills har införlivats i svensk rätt, och det är därför det regleringsalternativ som bör användas vid införlivande av nu aktuella resolutioner.

Avseende precisering av ”under gång” bedöms endast ett alternativ finnas för att införliva definitionen i regel 1.6 annex II Marpolkonventionen i svensk rätt och det är att lägga till en ny bestämmelse i 9 kap. TSFS 2010:96 som införlivar annex II Marpolkonventionen. Bestämmelsen föreslås placeras under den befintliga rubriken ”Utsläppsnormer” och närmast efter bestämmelsen som hänvisar till 2 kap. 23 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg.

4. Vilka är berörda?

De viktigaste aktörerna som berörs av de nya/ändrade regleringarna är:

Resolution MEPC.385(81)

Alla fartygsägare (med undantag av ägare av fartyg som uteslutande används för fritidsändamål) berörs av ändringen som avser definitionen av brännolja.

Undantaget avseende provtagningspunkt för svavel berör fartygsägare vars fartyg med en bruttodräktighet över 400 använder gasbränsle.

Ändringen avseende ersättningsmotor berör fartygsägare som avser att installera en marin dieselmotor som ersättning av ett ångsystem.

Ändringen vad gäller informationen som ska rapporteras till IMO Ship Fuel Oil Consumption Database berör fartygsägare med fartyg i internationell trafik som har en bruttodräktighet över 5 000. De som ska verifiera fartygens bränsleförbrukning berörs, i dagsläget är dessa uteslutande klassificeringssällskap.

Resolution MEPC.392(82)

Att Norska havet och Kanadas arktiska havsområde utses till nya utsläppskontrollområden innebär att ägare av fartyg med installerade marina dieselmotorer med en total effekt över 130 kW som byggs efter den 1 mars 2026 respektive den 1 januari 2025 och som trafikerar dessa områden berörs av ändringarna. Kraven kommer även att gälla äldre fartyg om motorn bytts eller modifierats och kan betraktas som en ny motor.

Resolutioner MEPC. 395(82) och MEPC.401(83)

Berör fartygsägare vars fartyg ska ha en SEEMP-plan. Dock ändras endast del II av SEEMP-planen genom de nya riktlinjerna jämfört med tidigare riktlinjer, varför det endast är ägare av fartyg som har en bruttodräktighet över 5 000 som berörs.

Transportstyrelsen eller klassificeringssällskap berörs då någon av dessa ska verifiera SEEMP-planen.

Precisering av begreppet ”under gång”

Ändringen berör ägare av kemikalietankfartyg som avser att tillämpa utsläppsnormerna i 2 kap. 23 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg. Ändringen berör även den som är ansvarig för fartygets framförande. Ändringen kan också beröra lastägare vilka är ansvariga för att ta emot tankspolvatten i hamn.

Ändringen berör också Kustbevakningen och Åklagarmyndigheten som får större möjligheter att utreda och lagföra fartyg som släpper ut tankspolvatten i strid med regelverket.

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.

Transportstyrelsens bedömning är att rederibranschen med tillhörande operatörer i Sverige generellt sett är väl insatta i internationell lagstiftning och de ändringar som föreslås. Bland annat inbjuds näringen till samtliga förmöten inför internationella möten att delta för att på så vis lämna synpunkter. På samma sätt får branschen ta del av rapporter efter de internationella mötena för att ta del av utfallet.

Resolution MEPC.385(81)

Fartygsägare behöver ha kunskap om de nya definitionerna av brännolja och gasbränsle och att gasbränslesystem undantas från att ha provtagningspunkt för svavel. Den ändrade definitionen är vidare än tidigare definition men den brännolja som herefter, kommer omfattas bedöms redan uppfylla kvalitetskraven och ändringen bör således inte ha någon direkt påverkan på kostnader, tid eller andra resurser.

Det är ca 20 svenska rederier som äger de ca 60 svenska fartygen som har en bruttodräktighet över 5 000 och för vilka det därför ska rapporteras in uppgifter om bl.a. bränsleförbrukningen. De mer detaljerade uppgifter som företagen ska rapportera till IMO:s databas en gång per år bedöms enbart innebära en mycket marginell kostnad för de svenska rederier som berörs. Inrapporteringen till IMO:s databas är uteslutande delegerad till klassificerings-sällskap. Att detaljeringsgraden av uppgifterna som ska rapporteras ökas bedöms inte innebära nämnvärt ökade arbetsuppgifter för klassificerings-sällskapen.

Resolution MEPC.392(82)

De nya utsläppskontrollområdena vad gäller utsläpp av kväve påverkar fartyg som byggs efter 1 januari 2025 (Kanadas utsläppskontrollområde) och 1 mars 2026 (Norska havets utsläppskontrollområde). Norska havets utsläppskontrollområde ligger i direkt anslutning till det redan befintliga utsläppskontrollområdet i Nordsjön och Kanadas arktiska havsområde ligger i anslutning till redan befintliga nordamerikanska kvävekontrollområdet. Detta bedöms innebära att ändringen inte har så stor påverkan på fartygens kostnader eftersom många fartyg som trafikerar eller i framtiden är tänkta att trafikera detta område troligtvis redan lever upp till utsläppskontrollområdenas krav. Enligt uppgifter hämtade från rapporten Konsekvenser av NECA, Slutredovisning (Trafikanalys, Rapport 2017:3) medför de nya reglerna ökade investeringskostnader med ca 5 procent av den totala kostnaden för ett nytt fartyg. Den årliga merkostnaden för fartyg som ska uppfylla NECA-kraven uppskattas till cirka 3 till 5 procent av den totala årskostnaden per fartyg, inräknat kostnader för kapital, drivmedel, personal, underhåll etc. I samma rapport redovisas att fraktkostnaden pga. NECA kan öka med mellan 0,2 procent och 4,6 procent. Utifrån dessa siffror bedömer Transportstyrelsen att regleringen inte får effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Någon beräkning av kostnaden för driften i de nya utsläppskontrollområdena bedöms inte kunna göras eftersom det är okänt i vilken omfattning svenska fartyg avser trafikera de nya områdena.

Resolutioner MEPC. 395(82) och MEPC.401(83)

Det är ca 20 svenska rederier som äger de ca 60 svenska fartygen som har en bruttodräktighet över 5 000 och som därmed omfattas av ändringarna i riktlinjerna avseende SEEMP del II. Planerna för dessa fartyg behöver därför uppdateras. Arbetet med att uppdatera SEEMP del II utifrån de nya riktlinjerna beror på bl.a. flottans storlek, datainfrastruktur och vad som redan finns i befintliga SEEMP-rutiner. Uppskattningsvis skulle den sammanlagda tidsåtgången kunna vara omkring 8–15 timmar per fartyg, och i sådana fall hamnar kostnaden per fartyg på mellan 4000 – 10000 kr per fartyg. Eftersom resolutionen redan har trätt ikraft har de flesta rederier troligtvis redan uppdaterat sina SEEMP-planer.

Precisering av begreppet ”under gång”

Konsekvensen av att ”under gång” specificeras är att det blir tydligt för den som är ansvarig för fartygets framförande att veta vad som gäller vid utsläpp av tankspolvatten, det vill säga att utsläpp endast får ske under resans gång till nästa hamn. Ändringen skulle kunna leda till att fler fartyg lämnar iland sitt tankspolvatten till en mottagningsanordning istället för att släppa ut det under gång. Om så är fallet skulle kostnaden för omhändertagandet av tankspolvatten i hamn kunna bli högre för lastägare. Kostnadsfördelningen av

omhändertagandet av tankspolvatten av lastägare ligger inte under Transportstyrelsens mandat utan är civilrättsligt avtalat. Därför är det inte möjligt beräkna kostnaderna för denna eventuella konsekvens.

5.2 Enskilda

Ändringarna bedöms inte få fler ekonomiska och sociala effekter för enskilda än de som beskrivs under avsnitt 5.5 om externa effekter.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

De föreslagna regeländringarna påverkar Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet, så till vida att man vid sin tillsyn behöver övervaka efterlevnaden av de nya kraven, både vid 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.

Resolution MEPC.392(82)

Eftersom de nya utsläppskontrollområdena inte angränsar till svenskt sjöterritorium medför ändringarna bara ytterligare arbete för svenska myndigheter (Åklagarmyndigheten och eventuellt Transportstyrelsen om en anmälan om åtalsprövning behöver göras) i de fall ansvariga hamnstater överlåter lagföring av svenskflaggade fartyg till Sverige. Eftersom detta är mycket sällsynt bedöms inte ändringen leda till några betydande nya uppgifter eller kostnader för svenska myndigheter.

Precisering av begreppet ”under gång”

Eftersom förändringen är en precisering av vad som avses med ”under gång” är en följd att det bör bli enklare för Kustbevakningen att bedöma om utsläpp av tankspolvatten sker i enlighet med regelverket.

5.4 Miljö

Resolution MEPC.385(81)

Det nya kravet att när en marin dieselmotor installeras som ersättning till ett ångsystem ska den anses utgöra en ersättningsmotor innebär att även sådana motorer ska leva upp till utsläppskraven för motorer. Detta skapar förutsättningar för lägre utsläpp och minskar den negativa miljöpåverkan.

Resolution MEPC.392(82)

Införandet av nya utsläppskontrollområden kan bidra till att skydda miljön genom minskade utsläpp av kväveoxid från fartyg som trafikerar dessa områden.

Precisering av begreppet ”under gång”

I och med att begreppet preciseras bör utsläppen av tankspolvatten fortsättningsvis ske under fartygens resor till nästa hamn. Därmed kommer

utsläppen att spridas ut mer än vad de gör i dag och inte längre koncentreras till områden som ligger 12 nautiska mil utanför de hamnar där kemikalier lossas.

5.5 Externa effekter

Införandet av ytterligare utsläppskontrollområden bidrar till att förbättra skyddet av marina ekosystem genom minskade utsläpp från fartyg samt bidrar därigenom till positiva effekter för kustsamhällen och enskilda genom renare hav. Det skulle även kunna vara en av flera bidragande faktorer till att skapa tekniska innovationer samt incitament för att byta bränslen och därigenom uppfylla de nya kraven. I de fall som förändringar i regelverket leder till ökad ilandlämning av avfall (tankspolvatten) kan omhändertagandet av avfallet leda till ökade vägtransporter.

Det övergripande målet med rapporteringen i *IMO Ship Fuel Oil Consumption Database* är att få kontroll på fartygens utsläpp av växthusgaser och därigenom få ett faktabaserat underlag för införandet av åtgärder som kan bidra till globala klimatmål och en mer hållbar sjöfartssektor.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Som angetts i avsnitt 3 saknar Sverige handlingsutrymme för att genomföra de internationellt beslutade regleringarna på annat sätt än genom bindande föreskrifter. Vad gäller införlivande av Marpolkonventionens definition av ”under gång” bedöms endast ett regleringsalternativ finnas. Därmed finns inga alternativ att konsekvensbedöma. Att införliva de aktuella resolutionerna och övriga Marpolregler (definition av ”under gång” och elektronisk registrering) i TSFS 2010:96 ger en mer samlad och konsekvent informationskälla för användarna, vilket underlättar efterlevnad och skapar tydlighet.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndiganden för att meddela de föreskriftsändringar som föreslås finns i 1 kap. 2 §, 4 kap. 1 §, 5 kap. 4 § samt 9 kap. 18 § 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?

EU-rätten reglerar inte de frågor som är aktuella i detta föreskriftsarbete. De föreslagna regleringarna bedöms i övrigt vara förenliga med EU-rätten, då

den fria rörligheten inom EU inte begränsas. Därmed strider inte ändringsförslagen mot gemenskapsrätten. De föreslagna regleringarna överensstämmer helt med den internationella Marpolkonventionen.

Transportstyrelsen bedömer att utvidgningen av brännolja till att inte bara avse brännolja för framdrivning medför en ny teknisk regel eftersom fler produkter omfattas av kraven på bränslekvalitet. Vidare bedöms en ny teknisk regel tillkomma avseende utpekande av två nya utsläppskontrollområden för kväveoxider. Därför ska ändringsföreskrifterna anmälas till EU-kommissionen i enlighet med förordning (1994:2029) om tekniska regler. Undantag kan inte göras eftersom två EU-länder inte är bundna av annex VI i Marpolkonventionen.

Anmälan enligt tjänstedirektivet eller dataflödesförordningen bedöms inte vara tillämpligt.

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

Ändringarna i de bindande Marpolresolutionerna har redan trätt i kraft. Denna föreskriftändring bör därför träda ikraft så snart som möjligt.

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

De resolutioner som i föreskriftsarbetet förbättrar miljöskyddet och effektiviteten i sjötransporter stödjer transportpolitiska övergripande målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Ökade kostnader och komplexitet för vissa aktörer kan utgöra hinder, särskilt om mindre aktörer har svårt att följa de nya reglerna. I det stora hela är införlivandet av internationella resolutioner ofta nödvändigt för att harmonisera svenska regler med globala standarder, vilket bidrar till funktionsmålet om att skapa tillgänglighet för människor och gods.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsarbetet bedöms påverka hänsynsmålet. Genom att stärka regler för utsläpp, avfallshantering bidrar föreskriftsändringarna till att nå miljö-kvalitetsmålen.

C. Företag

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

REMISS

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Teknikutveckling och innovationer, tydlighet vad som gäller, bättre förutsättningar för konkurrensneutralitet när regelverk är harmoniserade.	Striktare utsläppskrav leder till ökade kostnader för bränsle eller ny teknik. Specificering av "under gång" kan leda till ökade kostnader. Utmaning för hamnar att omhänderta ökad efterfrågan på avfallsavlämning. Fler parametrar att rapportera in till IMO:s databas Ship Fuel Oil Consumption.		Den årliga merkostnaden för fartyg som ska uppfylla NECA-kraven uppskattas till cirka 3 till 5 procent av den totala årskostnaden per fartyg, inräknat kostnader för kapital, drivmedel, personal, underhåll etc. I samma rapport redovisas att fraktkostnaden pga. NECA kan öka med mellan 0,2 procent och 4,6 procent
Medborgare	Renare luft, renare hav.			
Staten m.fl.	Tydlighet som gör att det blir lättare att tillämpa regelverket.	Marginell påverkan på tillsynsverksamheten som inte leder till ökad tidsåtgång eller ökade kostnader. Ytterligare arbete om i sällsynta fall lagföring av svenska fartyg för överträdelse av kväveutsläppsbestämmelser ska ske i Sverige (ej betydande kostnader).		
Externa effekter	Minskade utsläpp från fartyg bidrar till positiva effekter för kustsamhällen och enskilda genom renare hav. Teknikutveckling.	Ökad ilandlämning av tankspolvatten kan leda till fler vägtransporter. Utmaning för hamnar att omhänderta ökad efterfrågan på avfallsavlämning. Ytterligare rapporteringskrav kan vara utmanande speciellt för mindre aktörer.		
Totalt				Övervägande positiva konsekvenser.

E. Förslagets proportionalitet

Det bedöms inte vara möjligt att vidta några åtgärder för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

För att följa upp och utvärdera ändringarna i föreskriftsarbetet skulle indikatorer som täcker miljöpåverkan, säkerhet, kostnader kunna användas. Genom att mäta förändringar i utsläpp, olyckor, kostnader och efterlevnad skulle Transportstyrelsen och andra aktörer kunna bedöma om de nya reglerna har önskad effekt. Uppföljning kan göras först när de nya reglerna har varit i kraft under några år.

G. Samråd

När Transportstyrelsen meddelar föreskrifter med stöd av 1 kap. 2 § och 4 kap. 1 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg ska Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket ges tillfälle att yttra sig.

När Transportstyrelsen meddelar föreskrifter med stöd av 5 kap. 4 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg ska Kustbevakningen och Polismyndigheten ges tillfälle att yttra sig.

Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Kustbevakningen och Polismyndigheten ges tillfälle att yttra sig i samband med remissförfarandet för övriga berörda. Om ni har frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Lina Petersson, miljöhandläggare: miljo@transportstyrelsen.se

Stina Paulin, miljöhandläggare: miljo@transportstyrelsen.se

Christine Vallhagen, jurist: christine.vallhagen@transportstyrelsen.se