

Konsekvensutredning av ändring av Transportstyrelsen föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår följande ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Dels att en ändring görs med ett nytt tillägg i föreskriftens 13 kap. 24 § i syfte att införliva internationellt antagna krav på att göra Östersjön och Nordsjön till ett kvävekontrollområde, NECA.

Dels föreslås ändringar med anledning av resolutionerna MEPC.277(70) om utsläpp av fast avfall, MEPC.274(69) och MEPC.275(69) om toalettavfall samt MEPC.315(74) om transport av flytande kemikalier till sjöss.

Dels att föreskriften ändras angående information om ansökan om tillstånd för läktring genom en ändring av föreskriftens 7 kap. 9 § samt 9 kap. 50 §.

Dels uppdatera föreskriftens fotnoter där de gamla referenserna och rättsakter har ersatts med nya resolutioner.

Dels att föreskriften ändras och inför lättnader för fartyg att slippa ansöka om undantag från krav i 4 kap §§ 9–10, 5 kap 9§, 11 kap 7 § och 12 kap 22 §.

Dels att föreskriften ändras angående EEDI-referenslinjen för ro-ro lastfartyg och ro-ro passagerarfartyg i 13 kap 52 §.

A. Allmänt

Huvudanledningen till de föreskriftsändringar som föreslås är införandet av kvävekontrollområden i Östersjön och Nordsjön. Föreskriftsarbetet omfattar även ändringar av andra anledningar och för att gör det mer överskådligt beskrivs bakgrunden till ändringarna och vad som ska uppnås uppdelat på respektive område.

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 NECA - skärpta krav i kväveutsläppskontrollområden

Kväveoxider bildas av fartygens dieselmotorer. Utsläpp av kväve till luft orsakar övergödningen och påverkar människors hälsa negativt, bl.a. genom att luftvägarna och slemhinnor irriteras. Sverige har tillsammans med grannländerna arbetat för att minska kväveutsläpp från fartyg i Östersjön och Nordsjön genom att införa kväveutsläppskontrollområden (Emission Control Areas for NO_x, NECA). Inom ett NECA-område gäller mer strikta krav på halten kväve i fartygens avgaser. 2017 antog det internationella sjöfartsorganet (IMO), genom resolution MEPC.286(71), slutligt de konventionsändringar som innebär att Östersjön och Nordsjön utnämns till kväveutsläppskontrollområden. Från och med den 1 januari 2021 ska fartyg byggda den 1 januari 2021 efterleva skärpta utsläppskrav för kväveoxider vid resa inom NECA.

1.2 Införande av nya resolutioner

Utsläpp av avfall, toalettavfall och skadliga lastrester påverkar havsmiljön negativt. Sverige ska införliva gällande internationellt överenskomna bestämmelser beträffande utsläpp till vatten beslutade genom resolutionerna MEPC.277(70) om utsläpp av fast avfall, MEPC.274(69) och MEPC.275(69) om toalettavfall och MEPC.315(74) om ändringar för transport med flytande kemikalier till sjöss.

1.3 Ansökan om tillstånd för läktring

I 7 kap. 9 § samt 9 kap. 50 § står att en ansökan om tillstånd för läktring (överföring av last eller bunkerolja från ett fartyg till ett annat) ska vara inkommen till Transportstyrelsen senast 24 timmar innan läktringen ska utföras. Detta behöver ändras eftersom personalen på miljösektionen som handlägger dessa ärenden inte är i tjänst på helger vilket innebär att Transportstyrelsen inte alltid kan leva upp till 24 timmar.

1.4 Uppdatera referenser

I samband med föreskriftsarbetet har det noterats att det finns en del felaktiga hänvisningar och referenser i föreskriften och i fotnoter.

1.5 Ändring av krav för undantagsregler

I Marpolkonventionen finns en typ av undantagsregler som benämns waiver. Till flera av dessa så kallade waivers finns fastställda villkor, och om dessa uppfylls behöver fartyget inte efterleva kraven i huvudregeln som waivern är kopplad till. Vissa av dessa waiver har förts in i TSFS 2010:96

som undantagsbestämmelser med krav om att ansökan ska skickas in till Transportstyrelsen som sedan beslutar om undantag kan beviljas eller inte. Syftet med dessa waiver är dock inte att de ska hanteras som ett undantagsärende utan att villkoren istället ska kontrolleras vid certifiering eller inspektion. Avsikten med hur waivers ska tillämpas tydliggörs genom att Marpols standardmallar för certifikat är utformad så att det i certifikatet kan anges om fartyget tillämpar waiver. Det är också så som andra flaggstater hanterar waiver och det finns därför ett behov av att ändra i Transportstyrelsens föreskrifter så att vår tillämpning överensstämmer med hur det var tänkt när regler infördes i Marpol.

1.6 Energieffektiviseringsindex (EEDI)

MEPC 72 antog konventionsändringar som innebär att referenslinjerna för ro-ro lastfartyg och ro-ro passagerarfartyg höjs med ca 20 % genom MEPC.301(72). Ändring görs för att det visat sig att den ursprungliga informationen som användes när referenslinjerna fastställdes innehöll fel som nu rättas upp. Felaktigheten bestod i att databasen som användes för att fastställa referenslinjen hade inkonsekvenser när det gällde vilket värde för djupgående som skulle beräknas i modellen. Detta fick stora konsekvenser för ro-ro fartyg som har en karakteristisk fullbredds akterspegel vilket gör att motståndet påverkas mycket om fel djupgående används.

2012 års riktlinje för beräkning av EEDI-värdet har ersatts av 2018 års riktlinjer i MEPC.308(73) med ändringar genom MEPC.322(74). Där har det bland annat inkluderats riktlinjer för korrektionsfaktorer för ro-ro fartyg och uppdaterade korrektionsfaktorer för isklassade fartyg, samt flera bränslealternativ som metanol och etanol.

2. Vad ska uppnås?

Huvudsyftet med de föreslagna föreskriftsändringarna är att införliva ändringar till MARPOL-konventionen som Sverige är part som till.

2.1 NECA - skärpta krav i kväveutsläppskontrollområden

Syftet med regleringen är att minska övergödningen i Östersjöområdet och att förbättra människors hälsa genom att fartyg byggda efter 1 januari 2021 som trafikerar Sverige måste efterleva skärpta utsläppskrav som innebär en sänkning av utsläpp av kväveoxider med cirka 80 %. För att uppfylla utsläppskraven måste fartygen installera reningsutrustning som renar motorns emissioner från kväveoxider. Exempel på reningsutrustning är SCR (*Selective Catalyst Reduction*) som kallas katalysator, och som använder

urea eller EGR (*Exhaust Gas Recirculation*) kombinerat med vatteninsprutning. Andra lösningsalternativ för att uppfylla de kommande kraven är att driva fartyg med alternativa bränslen med LNG (naturgas) och metanol eller med elektricitet, där kväveoxiderna är naturligt låga.

2.2 Införande av nya resolutioner

Syftet med resolutionerna MEPC.277(70) om utsläpp av fast avfall, MEPC.274(69) och MEPC.275(69) om toalettavfall och MEPC.315(74) om ändringar för transport med flytande kemikalier till sjöss är att minska skadliga utsläpp från fartyg.

Resolution MEPC.277(70) gäller ändringar till MARPOL Annex V om utsläpp av fast avfall. Med fast avfall menas alla sorters matavfall, hushållsavfall, driftavfall, plast, lastrester, förbränningsaska, matolja, fiskeredskap och djurkadaver som genereras under ett fartygs normala användning och som regelbundet ska bortskaffas. Resolutionen innehåller bland annat ett nytt appendix I till MARPOL Annex V som innehåller kriterier för klassificering av fasta bulklaster (last som fraktas utan förpackning eller emballage i lastrum, t.ex. malm, spannmål och konstgödsel) som är skadliga för den marina miljön. Befintliga regler om utsläpp av avfall både i och utanför specialområden (särskilda områden utpekade av IMO där skärpta reglering kan införas) hänvisar i denna ändring till det nya appendix I. Sakinnehållet ändras inte men för att förtydliga delar man upp regelverket så att kraven gällande lastrester från lastrumsvättvatten, fast gods i bulk och rengöringsmedel redovisas i varsin paragraf. Vidare införs krav att man ska redovisa datum och tid, fartygets position (latitud och longitud), avfallskategorin och den uppskattade mängden (i kubikmeter). Detta krav gäller dels på utsläpp som omfattas av Polarkoden, dels vid varje genomförd förbränning och för varje avlämning till en mottagningsanordning. Alla utsläpp eller oavsiktliga utsläpp ska noteras i fartygets avfallsdagbok. Ett tillägg är att avfallsdagboken, tillsammans med kvitto som erhållits från mottagningsanordningen, ska förvaras ombord på fartyget så att den lätt kan inspekteras.

Östersjön är utpekad som ett specialområde för utsläpp av toalettavfall i MARPOL Annex IV. Det innebär att det är förbjudet för passagerarfartyg att släppa ut toalettavfall om det inte uppfyller krav på rening av kväve och fosfor. MEPC.274(69) gäller ändringar till MARPOL Annex IV om toalettavfall. I definitionen för existerande passagerarfartyg har datumet ändrats till den 1 juni 2019. När det gäller förbud mot utsläpp av toalettavfall i specialområde har också datumen ändrats till den 1 juni 2019 för nya passagerarfartyg och den 1 juni 2021 för existerande passagerarfartyg.

MEPC.275(69) gäller också ändringar till MARPOL Annex IV. Genom denna resolution införs ett undantag för existerande fartyg som kommer utifrån ett specialområde och reser direkt till hamn inom ryska delen i Finska viken. Undantaget innebär att de berörda fartygen under en övergångsperiod får lov att släppa ut toalettavfall som inte uppfyller kraven på rening av kväve och fosfor. Dessa fartyg kommer att omfattas av förbudet mot utsläpp av toalettavfall i specialområde från den 1 juni 2023.

Införandet av MEPC.315(74) om transport med flytande kemikalier till sjöss innebär nya striktare krav gällande tankrengöring för vissa produkter av vegetabiliska oljor och paraffinvax med hög viskositet eller beständigt flytande produkter med låg smältpunkt och syftar till att minska förorening av dessa ämnen. Vattnet från tankrengöringen måste med de nya reglerna lämnas till en mottagningsanordning i lossningshamnen. De strängare kraven gäller inom ett definierat område som sträcker sig från Gibraltar i söder och hela vägen längs den norska kusten inklusive Östersjön, liksom Storbritannien och Irland. Med följd av detta nya krav har även bilaga 7 till föreskriften- *prewash procedures* ändrats genom tillägg av avsnitt C om *Prewash procedures for persistent floaters to which regulation 13.7.1.4 of Annex II of MARPOL applies*

2.3 Ansökan om tillstånd för läktring

Med ändringen ska regelverket uppdateras så att ansökningstiden överensstämmer med den servicenivå som Transportstyrelsens personal kan erbjuda vid handläggning av ansökan om läktring.

2.4 Uppdatera referenser

Ändringar syftar till att rätta till felaktiga referenser och hänvisningar och säkerställa att föreskriften hänvisar till gällande regelverk och rättsakter.

2.5 Ändring av krav för undantagsregler

Syftet med föreskriftsförslaget är att ändra hanteringen av waiver så att det inte krävs ansökan till Transportstyrelsen om undantag och därmed ensa med gängse tillämpning och spara tid och kostnader för både sökanden och Transportstyrelsen.

2.6 Energieffektiviseringsindex (EEDI)

Referenslinjen för ro-ro-lastfartyg och ro-ro-passagerarfartyg korrigeras med ändringen. Riktlinjen för beräkning av EEDI-värdet uppdateras till senast gällande version.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Sverige är part till MARPOL-konventionen 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. Om inte uppdatering av referenser genomförs riskerar den som tar del av föreskrifterna att tillämpa utgångna IMO-cirkulär, vilket skulle kunna leda till fartyget får bristnoteras vid en hamnstatskontroll.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det som ska uppnås är att införliva internationella regler i svensk samt justeringar i befintlig föreskrift finns inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Nedan anges det aktuella regleringsalternativen för respektive regleringsområde. Eftersom den gäller ändring av en befintlig föreskrift är det inte aktuellt med några andra regleringsalternativ.

NECA – skärpta krav i kväveutsläppsområden

De skärpta kraven i kväveutsläppsområden genomför genom ändringar i 13 kap. 24 §.

Införande av nya resolutioner

Ändringar till följd av MEPC.277(70) om utsläpp av fast avfall införs i 12 kap, MEPC.274(69) och MEPC.275(69) i 11 kap samt MEPC.315(74) i kap 9.

Ansökan om tillstånd för läktring

I 7 kap. 9 § samt 9 kap. 50 § förtydligas att ansökan om läktring måste inkomma senast 48 timmar helgfria vardagar innan läktringen påbörjas för att säkerställa Transportstyrelsen hinner handlägga ärendet inom angiven tidsperiod.

Uppdatera referenser

Referenser och hänvisningar i följande paragrafer föreslås ändras:

13 kap. 8 § TSFS 2010:96 hänvisar till rättsakter som inte längre gäller.

13 kap. § 25 ska kompletteras med fotnot som hänvisar till MEPC.243(66).

13 kap. § 42 ska referensen till MEPC.76(40) ändras då den har ersatts med MEPC.244(66).

I 11 kap. 1, 4, 11, 14 §§ ska fotnoten ta bort referensen till HELCOM rekommendationen 24/8. Anledningen är att kravet numera finns i MARPOL. Rekommendation 24/8 återfinns även i 1 kap. 1 §, 6 kap. 78 §, 11a kap. 4 §, 12 kap. 25 §.

I 12 kap., allmänna råd till definitionen om driftavfall, 6–10 §§ ska referensen till MEPC.219(63) ändras till MEPC.295(71).

I 5 kap. 6 § om behandlings- och kontrollsystemet för länsvatten har MEPC.107(49), ändras genom MEPC.285(70).

I 6 kap. 7, 53 §§ om oljehaltsmätare har resolution MEPC.108(49) ändrats genom MEPC.240(69). Till denna paragraf har även ett allmänt råd lagts till, MEPC.1/Circ.858 (Guidance For Issuing A Revised Certificate Of Type Approval For Oil Content Meters Intended For Monitoring The Discharge Of Oil-Contaminated Water From The Cargo Tank Areas Of Oil Tankers).

I 6 kap. 75 § om fasta och flytande borrhullformar har MEPC.139(53) ersatts av MEPC.311(73).

I 6 kap. 84 § om pumpkapaciteten är tillräcklig har MEPC/Circ.642, ändras genom MEPC/Circ.676 och 760.

I det allmänna rådet i 12 kap. 1, 6, 7, 9 och 10 §§ om vad som kan utgöra andra liknande utsläpp i definitionen av driftavfall har resolution MEPC.219(63) ersattas av MEPC.295(71).

I 13 kap. 25 § läggs till ett allmänt råd att mer information om godkänd ombyggnadsmetod finns i MEPC.243(66).

13. kap. 41 § om förbränning ombord av polyvinylklorider (PVC) får endast göras i incineratorer som är godkända genom MEPC.59(33), som ändrats genom MEPC.92(45) samt MEPC.76(40), som ändrats genom MEPC.93(45).

Ändring av krav för undantagsregler

I föreskriftsförslaget har kravet på ansökan och beslut tagits bort och i stället har det tydliggjorts vilka villkor som ska uppfyllas för att avsteg ska få göras från huvudregeln. De aktuella paragraferna är:

4 kap. 9 § – Avsteg från krav om sloptankar

4 kap. 10 § – Avsteg från krav på övervaknings- och kontrollsystem

5 kap. 9 § – Avsteg från krav på behandlings- och kontrollsystem för länsvatten

11 kap. 7 § – Flödes hastigheten ska beräknas i enlighet med MEPC.157(55).

12 kap. 22 § – Avsteg från krav på avfallsdagbok

Energieffektiviseringsindex (EEDI)

Ändringarna av EEDI-referenslinjen för ro-ro lastfartyg och ro-ro passage-rarfartyg införs i 13 kap 52 §.

4. Vilka är berörda?**4.1 NECA – skärpta krav i kväveutsläppsområden**

Rederier som ska bygga fartyg med dieselmotorer efter den 1 januari 2021 och som trafikerar ett kvävekontrollområde. Kraven kommer även att gälla äldre fartyg om motorn bytts eller modifierats och kan betraktas som en ny motor.

4.2 Införande av nya resolutioner

Resolutionerna MEPC.277(70), MEPC.275(69) och MEPC.275(69) berör hanteringen av avfall ombord på fartyg och i hamnar.

4.3 Ansökan om tillstånd för läktring

Berör rederier som äger fartyg som trafikerar svenskt territorium som behöver ansökan om tillstånd för läktring på svenskt territorium. Under de senaste åren har endast enstaka ansökningar om läktring inkommit.

4.4 Uppdatera referenser

Berör alla som tar del av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:96) och allmänna råd om åtgärder mot förorening från fartyg.

4.5 Ändring av krav för undantagsregler

Berör svenskflaggade fartyg samt handläggare och inspektörer på Transportstyrelsen.

4.6 Energieffektiviseringsindex (EEDI)

Berör rederier som efter 1 januari 2020 bygger nya ro-ro-lastfartyg eller ro-ro passagerarfartyg över 400 brutto för internationell trafik. Det finns i dagsläget tolv stycken rederier som har svenskflaggade ro-ro fartyg. Det är inte känt om det påbörjats byggen av nya ro-ro fartyg efter 1 januari 2020.

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

NECA – skärpta krav i kväveutsläppsområden

På uppdrag av regeringens har Trafikanalys analyserat konsekvenser för sjöfartsnäringen och för svensk industri i övrigt av ett kvävekontrollområde i Östersjön och Nordsjön. Trafikanalys redovisade sitt uppdrag i rapporten Konsekvenser av NECA, Slutredovisning (Trafikanalys, Rapport 2017:3). Transportstyrelsen anser att Trafikanalys rapport utgör ett bra underlag för att beskriva effekterna av de föreslagna forskriftsändringarna rörande NECA.

NECA, med verkan från 2021 gäller för fartyg som byggs efter den 1 januari 2021. Eftersom ett fartygs livslängd vanligen är lång, uppemot 40 år, innebär det att det dröjer länge innan den totala flottan i området måste bytas ut och NECA förväntas inte ge någon reell effekt många år (Trafikanalys, Rapport 2017:3).

Trafikanalys (Trafikanalys, Rapport 2017:3) uppskattar att NECA medför ökad investeringskostnaden med cirka 5 procent av den totala kostnaden för ett nytt fartyg. Den årliga merkostnaden för ett fartyg som ska uppfylla NECA-kraven uppskattas till cirka 3 till 5 procent av den totala årskostnaden per fartyg, inräknat kostnader för kostnader för kapital, drivmedel,

personal, underhåll etc. Merkostnaden bedöms därmed av Trafikanalys som begränsad men inte obetydlig.

Trafikanalys bedömer att de skärpta NO_x-kraven innebär små merkostnader och för företagets transportkostnader, många andra faktorer är mer betydelsefulla, främst priset på fartygsbränsle. Vidare redovisar Trafikanalys i sin rapport att sammanvägda bedömningar, från tidigare genomförda studier av hur ett NECA kan påverka fraktpriser, indikerar att fraktkostnaderna skulle öka med 0,2 procent till som högst 4,6 procent. Trafikanalys slutliga bedömning är att effekterna på konkurrensen mellan transportslagen eller transportflödena till följd av NECA blir små eller försumbara.

Utifrån den analys som Trafikanalys gör bedömer Transportstyrelsen att regleringen inte får effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Införande av nya resolutioner

Ändringarna som genomförandet av resolutionerna medför, kommer påverka hanteringen av avfall på fartyg och i hamn. Mängder lastrester kommer öka som behöver tas om hand på fartyget och lämnas i land till mottagningsanordningar i hamnar. Det innebär att hamnar måste ha kapacitet för att ta emot dessa lastrester men det bedöms inte ge effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Ansökan om tillstånd för läktring

Inga effekter på företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt, då ändringen endast innebär ett förtydligande av Transportstyrelsens handläggningstid.

Uppdatera referenser

De föreslagna ändringarna innebär att felaktiga hänvisningar och referenser rättas till och bedöms inte ge några effekter på företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Ändring av krav för undantagsregler

Små positiva effekter för rederier som inte behöver ansöka om undantag vilket innebär att minskad administration samt att avgift för Transportstyrelsens handläggning av ansökan inte behöver betalas. Transportstyrelsen debiterar 1 400 kr per timme och handläggning av denna typ av ärende tar 2-5 timmar.

Energieffektiviseringsindex (EEDI)

Positiva effekter för rederier som efter 1 januari 2020 bygger nya ro-ro lastfartyg eller ro-ro passagerarfartyg över 400 brutto för internationell trafik genom att den referenslinjen för EEDI uppdateras så att inte ro-ro fartyg missgynnas när EEDI tillämpas.

5.2 Medborgare

NECA – skärpta krav i kväveutsläppsområden

Medborgarna får en bättre luft- och vattenkvalitet med de nya reglerna om minskade utsläpp av kvävoxider. Ökade fraktkostnader som NECA kan medföra (se avsnitt 5.1) skulle också kunna få effekter på konsumentpriser för varor och produkter men Trafikanalys bedömer de skärpta NO_x-kraven innebär små merkostnader och för företagens transportkostnader, vilket indikerar att eventuella konsumentprisförändringar också skulle bli små och därmed inte påverka medborgarna märkbart.

Införande av nya resolutioner

Medborgarna får en bättre vattenkvalitet med de nya skärpta utsläpp-reglerna gällande för fast avfall som klassificeras som skadliga för den marina miljön, tankrengöringsrester från laster som klassificeras som beständigt flytande samt för toalettavfall.

Ansökan om tillstånd för läkring

Berör inte enskilda medborgare.

Uppdatera referenser

Berör inte enskilda medborgare.

Ändring av krav för undantagsregler

Berör inte enskilda medborgare.

Energieffektiviseringsindex (EEDI)

Berör inte enskilda medborgare.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Alla 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 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 landsting och kommuner kan förutses.

5.4 Externa effekter

Inga externa effekter har identifierats.

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

Som angetts i avsnitt 3 saknar Sverige handlingsutrymme för att genomföra den internationellt beslutade regleringen på annat sätt än genom bindande föreskrifter och därmed finns inga alternativ att konsekvens-bedöma.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

1 kap. 2 §, 2 kap. 27 §, 4 kap. 1 och 3 §§, 5 kap. 4 §, 7 kap. 1 § och 9 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?

Den svenska regleringen kommer att motsvara den internationella och medför inte några särkrav. Föreskriftsförslaget om ozonnedbrytande produkter i 13 kap. 8 § TSFS 2010:96 förekommer inom EU-rättslig reglering. Förslaget uppdaterar enbart hänvisningar till nya rättsakter som har ändrat förordningsnummer.

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

Den svenska föreskriften bör träda i kraft senast den 1 januari 2021, dvs. samtidigt som kraven för nybyggda fartyg träder i kraft i kvävekontrollområde inom Östersjön och Nordsjön.

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.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Fartyg byggda efter den 1 januari 2021 som inte har katalysator kommer inte att kunna trafikera i NECA men det bedöms inte påverka tillgängligheten för människor och gods då de nya reglerna inte berör det befintliga tonnage som redan trafikerar i NECA.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Flertalet av regelförslagen minskar fartygs utsläpp som i sin tur bidrar till ökad hälsa samt till att uppnå det övergripande generationsmålet för miljö och miljö-kvalitetsmålen.

REMISS

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Färre ansökningar av undantag. Korrektionen av EEDI för rorofartyg gör att de kan konkurrera på samma villkor som övriga fartygstyper när det gäller utsläpp av Co2	Ökade kostnader för att uppfylla kraven om NECA.		
Medborgare	Positiva miljö- och hälsoeffekter.			
Staten m.fl.	Färre ansökningar av undantag.			
Externa effekter	Positiva miljöeffekter.			
Totalt	Fördelarna bedöms överväga nackdelarna tack vare positiva hälsoeffekter och positiva miljöeffekter till den marina miljön och luften. Regleringen innebär även en minskad administrativ börda för företagen.			

D. 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.

Samråd sker genom remissförfarandet.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Caroline Petrini, miljöhandläggare
caroline.petrini@transportstyrelsen.se

Christine Vallhagen, jurist
christine.vallhagen@transportstyrelsen.se

REMISS