

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande över förslag om nya krav på bunkerspecifikationen och nytt svavelkontrollområde

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Bakgrund och Innehållet i förslaget

Förslaget innebär ändringar i svavelförordningen (2014:509). Det föreslås att ett marint bränsle med en svavelhalt som överstiger 0,10 viktprocent inte ska få användas i Medelhavsområdet. En definition av vad som avses med Medelhavsområdet ska införas. Vidare föreslås att bunkerspecifikationen ska innehålla uppgift om bränslets flampunkt samt att befälhavaren för ett fartyg ska se till att bunkerspecifikationen bevaras på fartyget i tre år. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 maj 2025.

Förslaget grundar sig i att den internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) den 16 december 2022 antog två resolutioner i Kommittén för skydd av den marina miljön, MEPC. Genom resolutionerna MEPC.361(79) och MEPC 362(79) görs ändringar i bilaga VI till 1973 års internationella konvention om förhindrande av havsföroreningar från fartyg, den så kallade Marpol-konventionen. Enligt svaveldirektivet ska medlemsstaterna, i enlighet med artikel 18 i bilaga VI till Marpol-konventionen, se till att svavelhalten i alla marina bränslen som säljs på deras territorium dokumenteras av leverantören på en bunkerspecifikation.¹

Konsekvenser för företag

Det framgår av förslaget att fartyg som trafikerar Medelhavsområdet inte längre får använda marina bränslen vars svavelhalt överstiger 0,10 viktprocent. Detta skulle kunna innebära ökade bränslekostnader för företagen eftersom marint bränsle med låg svavelhalt vanligen är dyrare än bränsle med hög svavelhalt. Högre bränslekostnader kan komma att påverka fraktpriserna marginellt. Enligt svavelförordningen får ett bränsle med högre svavelhalt användas, om det i fartyget används en metod för att minska utsläppen. Även tillämpning av en metod för att minska utsläppen av svaveldioxid, såsom installation av ett nytt avgasreningssystem eller inbladning av biobränslen, kommer att medföra ökade kostnader. Många fartyg har dock i dagsläget rutiner och system på plats för att kunna uppfylla varierande krav på svavelhalt i marina bränslen. Vidare uppges att när det gäller fartyg med

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/802 av den 11 maj 2016 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen.

hemvist i Sverige kan det antas att i princip alla fartyg är utrustade för att klara de krav som nu ställs inom Medelhavsområdet eftersom motsvarande krav redan gäller i Östersjön och Nordsjön. Krav om att bunkerspecifikationen ska ange bränslets flampunkt förväntas kunna genomföras av bränsleleverantörerna med relativt enkla medel, varför det inte kan antas innebära några signifikanta ökade kostnader. Att befälhavaren för ett fartyg ska se till att bunkerspecifikationen bevaras på fartyget i tre år ställer något högre krav på dokumentationskapacitet hos individuella fartyg. Detta kan medföra ökade kostnader i begränsad omfattning.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Regelrådet noterar att konsekvensutredningen saknar en del information som ska finnas med i en konsekvensutredning, däribland uppgifter om informationsinsatser, påverkan på intäkter, vilka åtgärder som vidtagits för att begränsa förslaget kostnader och effekter och hur och när förslaget kan utvärderas. Enligt Regelrådets uppfattning är även ett förslags påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag, liksom om särskild hänsyn kan tas till små företag vid reglernas utformning fortsatt relevant information i en konsekvensutredning till förslag som får effekter för företag. Sådan information saknas i konsekvensutredningen. Det finns inte heller något tydlig beskrivning av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas eller alternativa lösningar, även om det går att utläsa att de flesta ändringar följer av EU-rättsliga och andra internationella regleringar. Regelrådet bedömer att problembeskrivning och syfte med förslaget, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och förslagens överensstämmelse med EU-rätten redovisas på ett godtagbart sätt. Det finns också en viss beskrivning av vilka företag som berörs och hur, även om det inte framgår hur många eller hur stora dessa företag är. Såvitt Regelrådet kan förstå bedöms inte förslaget få några större effekter för företag. Utifrån förutsättningarna i ärendet och med hänsyn till att förslaget huvudsakligen avser ändringar som följer av andra regleringar bedömer Regelrådet, trots nämnda brister, att konsekvensutredningen sammantaget uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 5 februari 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Lars Silver och Roland Sigbladh.

Ärendet föredrogs av Katarina Kjellström



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Katarina Kjellström
Föredragande