



2017-03-06

Miljö- och energidepartementet

Konsekvensanalys avseende förordningen om koldioxidutsläpp från fartyg

Effekter för miljön

Syftet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter och om ändring av direktiv 2009/16/EG är att etablera ett enhetligt regelverk för mätning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från sjöfart inom EU och till/från EU. Förordningen trädde i kraft den 1 juli 2015 och kräver vissa förordningsändringar.

Regelverket kan ses som ett första steg för att minska utsläppen från internationell sjöfart. Det har därmed en indirekt positiv effekt på utsläppen av kortlivade luftföroreningar. Regelverket ska dessutom kunna användas för att få fram information om åtgärders effektivitet och på så sätt i längden bidra till att sjöfarten minskar sina utsläpp samtidigt som det också kan bidra till sänkta kostnader.

Effekter för företag och enskilda

I Sverige finns det 170 registrerade svenskflaggade fartyg som skulle kunna påverkas av regelverket. Regelverket bedöms leda till ökade administrativa kostnader för fartygsägarna på uppskattningsvis 7 000 – 8 000 euro per fartyg och år. Samtidigt bedöms regelverket också leda till minskade verksamhetskostnader för fartygsägarna. Den största besparingen sker genom att ägarna får ökad information kring bränslekostnader vilket förväntas leda till

ökad bränsleeffektivitet. Kommissionen bedömer att ägarnas ökade kostnader och besparingar i stort sett kan förväntas ta ut varandra på längre sikt. Regelverket bedöms inte medföra några kostnader eller andra effekter av betydelse för enskilda.

Effekter för myndigheter och domstolar

Regelverket bedöms inte medföra några offentligfinansiella effekter. Transportstyrelsen föreslås bli tillsynsmyndighet för de svenska fartyg som omfattas av EU-förordningen och berörd myndighet enligt artikel 20 i EU-förordningen. Tillsynen för de svenskflaggade fartygen föreslås bli avgiftsfinansierad. Tillsyn av utländska fartyg är skattefinansierad. För Transportstyrelsen kan regelverket föranleda något högre kostnader för tillsyn som en följd av något utökade hamnstatskontroller. Dessa kostnader bedöms emellertid vara små och rymmas inom nuvarande ram.

Mark-och miljödomstolen prövar Transportstyrelsens tillsynsbeslut. Transportstyrelsens avvisningsbeslut enligt artikel 20 EU-förordningen prövas av allmän förvaltningsdomstol. Det nya regelverket bedöms inte leda till någon omfattande ärendehantering för domstolarna.