

Transportstyrelsen

**Diarienummer**

Utr 2014/11

**Datum**

2014-03-18

## **Samrådssynpunkter angående Transportstyrelsens regeringsuppdrag att analysera förutsättningar och åtgärder kopplade till regelverk nödvändiga för sjöfartens efterlevnad av svaveldirektivet (TSS 2013-2085)**

Transportstyrelsen önskar synpunkter på vilka åtgärder kopplade till regelverk som är nödvändiga för att sjöfartens efterlevnad av svaveldirektivet ska ske på ett kostnadseffektivt och konkurrensneutralt sätt.

Trots att Transportstyrelsen inte efterfrågar synpunkter avseende tillsyn eller sanktionssystemet eftersom arbete i frågan redan redovisats i december 2013 vill Trafikanalys ändå här påminna om att just sanktionssystemet och avgiftsnivån är av största vikt för att uppnå kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet i val av åtgärder nödvändiga för sjöfartens efterlevnad av svaveldirektivet. Se vidare nedan.

Transportstyrelsen har identifierat ett antal aktiviteter, vilka framgår av tabellen, som ska analyseras och redovisas till regeringsuppdragets slutredovisning.

<b>Aktivitet</b>	<b>Problembeskrivning</b>
Installation av rökgasreningssystem (skrubbers)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Öppna/slutna skrubbers;</li><li>- Öppna skrubbers i Östersjön;</li><li>- Avfall (innehåll, hantering; no-special-fee)</li><li>- Tvättvattenkriterier (wash water);</li><li>- Hinder för installation/eftermontering</li><li>- Försöksrutter med skrubber</li><li>- Ej fungerande utrustning</li></ul>
LNG	<ul style="list-style-type: none"><li>- Regelverk bunkring;</li><li>- Infrastruktur bunkring;</li><li>- IGF-koden;</li><li>- Off-shore LNG-bunkring;</li></ul>
Metanol och andra framtida bränslen/ny teknik	<ul style="list-style-type: none"><li>- Regelverk</li><li>- Flampunkt</li></ul>
STCW-konventionen	Utbildningskrav – behov (?)

Vad gäller problembeskrivningarna för alla aktiviteter så menar Trafikanalys att den viktigaste frågan att lösa i närtid är att få ett regelverk på plats där det tydligt framgår hur de långsiktiga spelreglerna för nyttjande av respektive bränsle/teknik ser ut. De regleringar och krav man bestämmer kommer att påverka kostnaden för respektive tekniska lösning. För att stimulera möjlig (teknik)utveckling är det här till viktigt att marknaden snarast känner till de långsiktiga spelreglerna. Först då regelverket i sin helhet är på plats och eventuell teknisk utveckling kommit en bit kan därmed ett egentligt val av investering i teknisk lösning i kombination med val av bränsle på lång sikt fattas av rederierna.

Ett minsta regelverk bör innefatta tydliga krav på exempelvis för skrubbers hantering av tvättvatten och annat avfall. Det bör för andra bränslen snarast finnas regelverk kring infrastruktur, bunkring och hur säkerhetsaspekter i övrigt ska beaktas. IGF-koden som reglerar fartygsdrift med gas och andra alternativa bränslen med låg flampunkt bör också komma på plats snarast, men så som ett arbete inom IMO är det svårare för Sveriges del att påverka dess tidsplan än för andra regelverk där i alla fall delvis Sverige själv skulle kunna bestämma vad som ska gälla.

Ovanstående kan tyckas självklart. Den svårare frågan är just vad som ska gälla. I den frågan har Trafikanalys i dagsläget ingen åsikt, men vi vill poängtera att i detta val så bör en avvägning mellan exempelvis miljönyttan av att inte ha öppna skrubbers ställas mot den extra kostnad en sluten skrubber resulterar i. Generellt anser Trafikanalys att detta ska gälla införande av alla regleringar, dvs en avvägning mellan nyttan av en reglering gentemot kostnaden för samma reglering ska alltid eftersträvas. Det är då här av största vikt att beakta nytta respektive kostnad för samhället och värderingar bör ske enligt gällande normer (ASEK) så långt det är möjligt och i övrigt under beaktande av det utvecklingsarbete kring samhällsekonomiska konsekvensbeskrivningar för regelgörändringar som pågår inom Transportstyrelsen.

Att nyttan av en given reglering också är avhängig efterlevnaden av regleringen är en fråga som vi slutligen kort vill återvända till eftersom just sanktionssystemet och avgiftsnivån är av största vikt för att uppnå kostnadseffektivitet och konkurrensneutralitet. Det räcker inte med att det finns regler om de inte efterlevs och efterlevnaden beror i allra högsta grad på möjligheten att bli åtalad eller ålagd att betala och storleken på eventuell böter eller avgift. För konkurrensneutralitet ska också alla behandlas lika, vilket en sanktionsväxling från straff till avgift skulle möjliggöra.

Det är därför bra att Transportstyrelsen i sin delredovisning av uppdraget per december 2013 skriver "... att de straffrättsliga sanktionerna bör ersättas med ett system med administrativa sanktioner. Närmare bestämt bör det tas ut en "luftföroreningsavgift", motsvarande nuvarande vattenföroreningsavgift, vid överträdelser av svavelförordningens förbud. Avgiften ska beräknas enligt en schablon och beloppen ska vara höga, i syfte att fungera både avskräckande och vinsteliminande."

Trafikanalys håller med Transportstyrelsen att sanktionsväxling från straff till avgift bör ske vad gäller bestämmelserna om tillåten svavelhalt i bränsle, helt i linje med vad som framkom i straffrättsanvändningsutredningen (SOU 2013:38). Vidare förordas i SOU:n att sanktionen framöver riktas mot den juridiska personen (och inte mot befälhavaren) och att sanktionen

också utformas så att den blir "vinsteliminering" (dvs det blir möjligt att ge kraftiga avgifter i stället för låga bötesstraff). Trafikanalys vill poängtera att med kommande strängare svavelkrav inom SECA (och därmed väsentligt ökade bränslepriser för sjöfarten till följd av exempelvis nyttjande av lågsvavlig marin diesel brännolja) är en sanktionsväxling av denna art än mer motiverad för att öka efterlevnaden av svaveldirektiv som implementeras 2015.

I detta ärende har Gunnar Eriksson varit beslutande och Anders Ljungberg har varit föredragande.

Gunnar Eriksson  
Avdelningschef