

Regelrådets uttalelse

Om: **Forslag til forskrift om endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger**
Ansvarlig: **Sjøfartsdirektoratet**



Regelrådets konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Sjøfartsdirektoratet

Deres ref.:	Vår ref.:	Vår saksbehandler:	Dato:
2022/65018-1	22/00183	Stian Hervik Frantzen	06.10.2022

Uttalelse

Om: **Forslag til forskrift om endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger**
Konklusjon: **Utredningen har svakheter**

Regelrådets samlede vurdering av forslaget

Sjøfartsdirektoratet har sendt forslag til forskrift om endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger på høring.

Forslaget kommer fra Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjonen (IMO), og direktoratet viser til problemstillingen og målet som ønskes oppnådd. Problemstillingen er ikke satt inn i en norsk kontekst og det er ikke gjort rede for hvor stor effekt tiltakene vil ha sammenlignet med nullalternativet. Berørt næringsliv er ikke beskrevet, noe som er en svakhet ved utredningen. Direktoratet har kommentert de negative virkningene av forslaget, men Regelrådet kan ikke se at de positive virkningene er nevnt. Regelrådet mener også at det er en svakhet at forutsetninger for en vellykket gjennomføring av endringene ikke er drøftet. Dette er spesielt viktig da reglene blir innført allerede 1. november i år.

Regelrådet mener at høringsnotatet er vanskelig å finne fram i og fremstår som lite pedagogisk. Det er vanskelig å få tak på hva dagens situasjon er og hvilke endringer som faktisk foreslås. Videre er det ikke åpenbart hvordan dette vil slå ut for skipsnæringen eller andre berørte næringer. Høringer er for alle som har interesser i saken, ikke bare den direkte berørte næringen. Spørsmål om CO2-utslipp har stor almen interesse. Det er derfor viktig at direktoratet skriver på en oversiktlig måte som gjør at berørte parter kan sette seg inn i forslagene.

På de neste sidene kan du lese mer om Regelrådets vurderinger.

Ta gjerne kontakt ved spørsmål.

Med vennlig hilsen

Sandra Riise
leder av Regelrådet

1 Om forslaget som er sendt på høring

Sjøfartsdirektoratet har sendt forslag til forskrift om endringer i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger på høring. IMOs miljøkomité – Marine Environment Protection Committee (MEPC) har vedtatt endringer i den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) gjennom resolusjon MEPC.328(76), MEPC.329(76) og MEPC.330(76).

2 Regelrådets mandat og prioritering

Regelrådet skal bidra til at næringslivet ikke påføres unødvendige byrder gjennom nytt eller endret regelverk, jf. vedtekter for Regelrådet § 1. Rådet gir rådgivende skriftlige uttalelser ved høring.

Regelrådet skal vurdere utformingen av forslag til nytt eller endret regelverk, både lover og forskrifter som påvirker næringslivets arbeidsbetingelser og øvrige relevante forhold, jf. vedtektene § 2 første ledd. Rådet står fritt til å prioritere hvilke saker vi gir uttalelser til.

2.1 Hvorfor Regelrådet har valgt å uttale seg om saken

Forslagene til endringer i forskrift kan potensielt få konsekvenser for mange norske rederier og skip. Det kan også få konsekvenser for andre berørte parter som har interesser i norsk skipsfart og miljøspørsmål knyttet til denne. Det internasjonale regelverket kan virke komplisert og det er derfor viktig at endringer er godt utredet for å gjøre det forståelig for berørte parter i norsk næringsliv. Det er også viktig for høringsinstituttet at det som sendes på høring er forståelig for alle som ønsker å gi høringsuttalelse.

3 Regelrådets vurdering av utredningen

Ifølge Regelrådets vedtekter § 2 første ledd skal Regelrådet ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Regelrådets uttalelser tar særlig utgangspunkt i kravene til innhold i beslutningsgrunnlaget i utredningsinstruksens punkt 2-1 Minimumskravene til utredning og punkt 2-2 Omfang og grundighet.

3.1 Beskrivelse av problemet og målet med forslaget

Problemet og målet er beskrevet ved å henvise til IMOs mål om reduksjon av CO₂ fra skipstrafikk. Regelrådet mener at direktoratet kunne satt problemstillingen inn i en norsk kontekst for å vise hvor stort problemet er blant norske skip. Det kunne også vært gitt informasjon om hvor langt IMO har kommet på veien mot målet om reduksjon og hvor mye disse tiltakene vil bidra til å nå målet. En grundigere beskrivelse av nullalternativet, altså situasjonen uten de foreslåtte endringene, ville også gitt et bedre bilde av problemet vi ønsker å løse og hvor vi står i dag.

3.2 Utredning av alternative tiltak

Norge plikter å innføre de aktuelle resolusjonene i norsk rett som følge av medlemskapet i IMO. Utredningen av alternativer for innføringen i norsk rett er derfor uaktuell. Regelrådet mener imidlertid at direktoratet kunne gjengitt om det var vurdert alternativer i arbeidet med forslagene i IMO. Dette ville vært nyttig informasjon for berørte parter som ønsker å følge utviklingen i

fremtiden. Det nasjonale handlingsrommet er også kommentert ved at direktoratet vil vurdere å gjøre resolusjonene gjeldende også for innenriksfart.

Når det gjelder innføringen av forbud mot bruk og frakt av tungolje i Arktis så ble dette innført i Norge i 2021 for områdene rundt Svalbard og Bjørnøya. Regelrådet stiller spørsmålsteget ved om Sjøfartsdirektoratet og Miljødirektoratet burde vært bedre koordinert i denne prosessen.

3.3 Beskrivelse av berørt næringsliv

Direktoratet gir ikke en beskrivelse av berørt næringsliv. Det legges til grunn at berørt næringsliv er kjent med endringene som foreslås. Regelrådet mener at dette er ikke en antakelse direktoratet kan gjøre uten nærmere begrunnelse. I en beskrivelse av berørt næringsliv burde direktoratet kartlagt situasjonen blant norske fartøy som berøres av de nye karbonintensitetsreglene. Hvis alle norske fartøy som berøres havner i kategori D eller E vil kostnadsvirkningene være betydelige, da disse må implementere tiltak. Det kan også være interessenter for berørte parter utenfor den delen av næringen som direktoratet referer til. Det kan være andre bransjer og organisasjoner som har nytte av å vite hvem som berøres av forslagene.

Utredningsinstruksen stiller krav til at en utredning minimum skal besvare de 6 spørsmålene. Regelrådet mener at den delen av spørsmål 4 som omhandler hvem som berøres ikke er tilstrekkelig utredet. Her burde direktoratet gitt en beskrivelse av berørt næringsliv og identifisert visse utviklingstrekk i næringen. Berørt næringsliv er ikke bare de som direkte berøres, men også andre næringer. Forslagene i denne saken kan få virkninger for leverandørnæringen til skipsfarten, dette burde kommet frem i utredningen.

Direktoratet gir heller ikke en beskrivelse av hva en flyttbar innretning er, og i hvilken grad disse eventuelt berøres av forslagene.

3.4 Utredning av virkninger for næringslivet

Virkninger for næringslivet er beskrevet i høringsnotatet, og det blir antatt at de er beskjedne. Regelrådet mener at direktoratet kunne vist til om det var gjort noen konsekvensutredninger i forbindelse med behandlingen av forslagene i IMO.

Hvis beskrivelsen av nullalternativet og berørt næringsliv hadde vært grundigere hadde det også vært enklere for direktoratet å beskrive virkningene av forslagene på en oversiktlig måte. Slik høringsnotatet er utformet nå er det vanskelig for leseren å danne seg et bilde av hvordan endringene vil slå ut for berørt næringsliv. Med en bedre oversikt over berørte og virkninger kunne direktoratet også tallfestet kostnadsvirkninger.

Direktoratet legger også til grunn at mye av rapporteringen kan automatiseres og vil derfor ikke medføre store kostnadsvirkninger. Dette argumentet mangler begrunnelse slik Regelrådet leser høringsnotatet.

De positive virkningene forslagene vil ha er ikke beskrevet eller tallfestet. Dette kunne vært gjort da dette er nyttig informasjon for myndigheter, næringsliv og organisasjoner som ønsker å styrke fokuset på klimatiltak.

3.5 Forutsetninger for en vellykket gjennomføring for næringslivet

Direktoratet har ikke drøftet hva som vil være forutsetninger for en vellykket gjennomføring. Dette er en svakhet i høringsnotatet.

4 Prinsipper for god regulering av næringslivet

Regelrådet skal følge den faglige utviklingen og praksis på områdene regelforenkling og regulering, og gi informasjon og generell veiledning som fremmer effektiv regulering, jf. vedtektene § 2 fjerde ledd. I dette arbeidet ser Regelrådet blant annet til bestepraksis i Norge og arbeidet med god regulering i andre land. Regelrådet ser også hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen punkt 3-1.

4.1 Særskilt vurdering av hensynet til små virksomheter

De fleste virksomheter i Norge er små virksomheter, og disse bidrar i stor grad til den samlede verdiskapningen. Regelrådet jobber for å øke bevisstheten om at tiltak kan påvirke små virksomheter annerledes enn store virksomheter. For eksempel kan administrative oppgaver pålagt gjennom regelverk være mer krevende for små enn for store virksomheter.

Direktoratet har ikke gitt en beskrivelse av berørt næringsliv, så det er usikkert for Regelrådet om det vil være små virksomheter blant berørt næringsliv. Direktoratet har følgelig heller ikke vurdert om små virksomheter blir særlig berørt og om virkningene for disse burde vært særskilte vurdering.

4.2 Involvering av berørt næringsliv i regelverksprosessen

Det er vist til at næringen har vært med å gi innspill under prosessen i IMO. Regelrådet mener at direktoratet kunne gjengitt noen av innspillene som ble og gitt og hvilke næringsaktører som var med i prosessen.

4.3 Forenkling for næringslivet

Sjøfartsdirektoratet foreslår å forenkle regelverket for skip i innenriksfart med bruttotonnasje på over 400. Regelrådet mener det er bra at det gjøres forenklinger for nasjonale aktører der handlingsrommet åpner for dette. Regelrådet mener imidlertid at direktoratet kunne kommunisert situasjonen for de aktuelle aktørene før og etter endring tydeligere. Det er noe uklart hva som var kravene før, hva som endres og hva forenklingen innebærer.

4.4 Andre kommentarer til utredningen og gjennomføringen av høringen

Regelrådet tilbyr veiledning til utredninger i forbindelse med EØS-relevant regelverk, i den forbindelse har vi lagt veiledning til hva gode høringsnotater fra EØS bør inneholde. Sjøfartsdirektoratet kan muligens hente noe inspirasjon fra dette i fremtidige saker fra IMO eller andre internasjonale organisasjoner.

[EØS - relevant regelverk | Kjennetegn ved gode høringsnotateter \(regelradet.no\)](https://regelradet.no)

5 Er forslaget utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet?

Da verken målene eller virkningene er kvantifisert i høringsnotatet blir det vanskelig for Regelrådet å gjøre en vurdering av om målene nås til en relativt lav kostnad for næringslivet. Direktoratet skriver at kostnadene antas små, men hvilke gevinster vi får fra å nå målene er ikke kommentert. Regelrådet savner også en vurdering fra direktoratet om tilpasningen de gjør i reglene for innenriksfart bidrar til at målene nås til en lav kostnad for næringslivet. Totalt sett kan ikke Regelrådet konkludere på dette spørsmålet.