

Konsekvensutredning av förslag till nytryck av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60) om fartyg i inlandssjöfart

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60) om fartyg i inlandssjöfart revideras genom nytryck. I samband med detta föreslås vissa mindre ändringar av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg med avseende på fartyg i inlandssjöfart. Vidare föreslås ett upphävande av Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar för fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

EU:s regelverk om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart (direktiv 2016/1629)¹ är huvudsakligen införlivat i Transportstyrelsens författningssamling genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:60) om fartyg i inlandssjöfart. När det gäller livräddningsutrustning och livräddningsanordningar återfinns dock fortfarande ett flertal sådana krav i Sjöfartsverkets författningssamling genom Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:30) om livräddningsutrustning och livräddningsanordningar för fartyg som inte omfattas av 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss. Eftersom SJÖFS 2004:30 idag endast gäller för fartyg i inlandssjöfart är avsikten att upphäva denna föreskrift och konsolidera livräddningskraven för sådana fartyg i det föreslagna nytrycket.

I samband med konsolideringen föreslås också vissa justeringar av den befintliga kravbilden för fartyg i inlandssjöfart i syfte att åstadkomma en utökad harmonisering med direktiv (EU) 2016/1629 med avseende på livbåtar för vissa tankfartyg samt utrustning för toalettavfall.

Enligt 4 kap. 7 § SJÖFS 2004:30 finns krav för vissa olje-, kemikalie- och gastankfartyg att vara utrustade med livbåtar som uppfyller LSA-koden 4.8

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG.

eller 4.9. Dessa krav justeras enligt förslaget till att endast avse sådana fartyg som trafikerar zon 1 eller 2 i syfte att harmonisera kravställningen med den nationella rådighet som följer av direktivet.

Vidare föreslås den befintliga bestämmelse som avser utrustning för toalettavfall (19 § TSFS 2018:60) utmönstras då utrymmet för nationell reglering på det ifrågavarande området är begränsat.

2. Vad ska uppnås?

Transportstyrelsen avser genom det föreslagna nytrycket att tillhandahålla ett tydligt och korrekt genomförande av det tekniska direktivet (EU) 2016/1629 för fartyg i inlandssjöfart som, i större utsträckning än tidigare, samlar och konsoliderar kravbilderna för det ifrågavarande segmentet.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs kommer de problem som beskrivits under avsnitt 1 att kvarstå i samma utsträckning som tidigare.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Transportstyrelsen bedömer att det saknas alternativ som inte innebär reglering då förslaget syftar till att genomföra EU-rättslig reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Det enda regleringsalternativ som bedöms vara ändamålsenligt är att meddela ett nytryck med anledning av mängden justeringar och omstruktureringar samt att kravbilderna på livräddningsområdet föreslås konsolideras. Vidare avses ett förnyat anmälningsförfarande genomföras i enlighet med vad som anges nedan i avsnitt 8. Även av det skälet är det lämpligt att ge ut ett nytryck.

4. Vilka är berörda?

4.1 Företag

Företag som äger och driver sådana fartyg som avses i punkt 4.2 är berörda av förslaget.

4.2 Fartyg

Förslaget berör farkoster som när de trafikerar inre vattenvägar ska ha ett unionscertifikat för inlandssjöfart eller ett certifikat utfärdat i enlighet med artikel 22 i den reviderade konventionen för sjöfarten på Rhen.

Förslaget berör även farkoster för vilka ett unionscertifikat för inlandssjöfart har utfärdats enligt 3 kap. 4 a § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) vid trafik på inre vattenvägar.

4.3 Enskilda

Passagerarare som företar resor med sådana fartyg som avses i punkt 4.2 är berörda av förslaget.

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.

Företag som bedriver inlandssjöfart får genom regleringen ett tydligare och mer sammanhållet regelverk att förhålla sig till än vad som tidigare har varit fallet. Bedömningen är att regelbördan och komplexiteten vid tillämpning och efterlevnad av kraven därmed minskar, vilket i sin tur kan leda till en minskad administrativ börda för berörda företag, med minskade administrativa kostnader som följd. Det är emellertid endast ett fåtal företag som berörs av regleringen då inlandssjöfarten i Sverige fortfarande utgör ett väsentligen begränsat segment av den totala yrkessjöfarten.

Förslaget att begränsa kravet för vissa tankfartyg att medföra livbåtar av viss typ till sådan trafik som bedrivs i zonerna 1 och 2, innebär vidare en lättnad för fartyg som uteslutande trafikerar mindre vidsträckta zoner.

Förslaget att utmönstra det krav som avser uppsamlingstank eller reningsanläggning för toalettavfall innebär slutligen att något explicit krav på att installera sådan utrustning inte längre kommer att gälla för andra farkoster än passagerarfartyg (för passagerarfartyg följer motsvarande krav redan av direktivet). För samtliga farkoster som omfattas av förslaget kommer emellertid det generella förbudet mot utsläpp av toalettavfall även fortsättningsvis att gälla, vilket innebär att en uppsamlingstank eller en reningsanläggning som uppfyller de krav som följer av direktivet i praktiken ändå kommer att behöva installeras för det fall toalettavfall produceras ombord. För farkoster där sådant avfall inte produceras, kommer förslaget följaktligen att innebära en lättnad i förhållande till den befintliga kravnivån vid trafik på svenska inre vattenvägar.

5.2 Enskilda

Förslaget bedöms inte medföra några konsekvenser för enskilda.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget bedöms inte påverka statens finanser genom ökade eller minskade skatter och avgifter.

5.4 Miljö

Förslaget bedöms inte medföra några direkta miljömässiga effekter eller betydande miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

Förslaget bedöms inte medföra externa effekter.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Som redovisats under avsnitt 3.2 och 3.3, bedömer Transportstyrelsen att det saknas alternativ som inte innebär reglering såväl som andra ändamålsenliga regleringsalternativ än det som nu föreslås.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Myndighetens beslutanderätt grundar sig på 4 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg samt 1 kap. 7 §, 2 kap. 1 och 4 §§, 3 kap. 2–4 §§, 5 kap. 10 §, 6 kap. 7 §, 8 kap. 1 och 2 §§ och 10 kap. 5 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

8. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen genomför EU-rättslig reglering och nationella avvikelser görs med beaktande av den nationella rådighet som medges. Anmälningss-förfarande genomförs i enlighet med artiklarna 23.5 och 24.3 i direktiv (EU) 2016/1629. Regleringen överensstämmer således med de skyldigheter som följer av den EU-rättsliga regleringen.

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

Ikraftträdande bör ske så snart som möjligt. Transportstyrelsen avser att tillhandahålla information på myndighetens webbplats när föreskrifterna har beslutats. Några ytterligare informationsinsatser bedöms inte vara nödvändiga.

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 jämförbart, 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 miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Förslaget bedöms inte påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Förslaget bedöms inte påverka hänsynsmålet.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Minskad regelbörda Minskad administrativ börda Minskade administrativa kostnader			
Enskilda				
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Förslagets proportionalitet

Förslaget bedöms uppfylla kraven på proportionalitet då den EU-rättsliga reglering som ligger till grund för förslaget, samt de nationella avvikelserna, har utformats med beaktande av proportionalitetsprincipen.

F. Uppföljning och utvärdering

Någon särskild uppföljning eller utvärdering av förslaget bedöms inte vara nödvändig.

G. Samråd

Samråd med anledning av förslaget genomförs med Arbetsmiljöverket, Havs- och vattenmyndigheten samt Naturvårdsverket.

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

Dennis Lundin
010-495 40 32
dennis.lundin@transportstyrelsen.se