

Konsekvensutredning av ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg – införlivande av resolutioner m.m.

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg ska bland annat ändras enligt följande.

Dels ny föreskriftstext i 3 kap. 11-15 §§ om förbud att påföra cybutryne i påväxthindrande system;

Dels nya krav på vattentäta dörrar i 6 kap. 35 §;

Dels införs tidsfrist för ansökan om undantag från prewash i 9 kap. 35 §;

Dels införs krav på avfallsdagbok för fartyg med brutto över 100 i 12 kap. 15 §;

Dels ändring av bilaga 10 - information som ska rapporteras in i enlighet med 14 kap. 11 § samt

Ändring i 14 kap. 6 § om beräkning av fartygets EEDI-värde.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Resolutioner

Huvudanledningen till föreskriftsarbetet är att FN:s internationella sjöfartsorganisation, IMO, vid MEPC¹ 79 beslutat om två nya resolutioner om ändringar av bindande bestämmelser i Marpolkonventionen² gällande:

- avfallsdagboken, MEPC.360(79), och
- information som ska lämnas till IMO Ship Fuel Oil Consumption Database, MEPC.362(79).

Övriga ändringar av bindande bestämmelser i Marpolkonventionen och AFS-konventionen³ som ännu inte blivit införlivade i svensk rätt är:

¹ Marine Environment Protection Committee.

² Den internationella konventionen rörande förhindrande av förorening från fartyg.

³ Den internationella konventionen om påväxthindrande system (antifoulingssystem).

- förbud mot användning av cybutryne i påväxthindrande system, MEPC.331(76) och
- krav på vattentäta dörrar i MARPOL Annex I, MEPC.343(78).

Vid MEPC 79 och 80 har även tre resolutioner antagits, som inte innehåller ändringar av bindande bestämmelser, men som behöver omhändertas:

- MEPC.364(79) – 2022 Guidelines on the method of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships,
- MEPC.368(79) – ändring av 2014 Standard specification for shipboard incinerators och
- MEPC.375(80) – ändring av 2021 Guidelines on the shaft/engine power limitation system to comply with the EEXI requirements and use of a power reserve.

1.2 Övrigt

I samband med detta föreskriftsarbete har även uppmärksammat ett antal övriga problem:

- Tidsfrist för att ansöka om undantag från prewash: ansökningar om undantag från prewash handläggs under kontorstid och nuvarande bestämmelse i 9 kap. 35 § TSFS 2010:96 saknar tydliggörande av inom vilken tidsfrist ansökan ska komma in till Transportstyrelsen. Detta innebär att fartyg som ansöker om undantag kan ha orealistiska förväntningar avseende inom vilken tid beslut kan fattas.
- Regel 3.2 i annex VI är inte korrekt införlivad i 13 kap. 4 § TSFS 2010:96: enligt konventionstexten gäller möjligheten att ge undantag för att utföra försök för att utveckla ny teknik i relation till hela annex VI. I 13 kap. 14 § TSFS 2010:96 har dock denna undantagsmöjlighet begränsats till att bara avse bestämmelserna om kväveoxider.
- ”Avfallshanteringsplan” i 3 a kap. 23 § TSFS 2010:96 är inte korrekt: på fartyg finns ingen avfallshanteringsplan, däremot en avfallsplan. Kvitton kan därför inte finnas tillgängliga ombord på fartyget tillsammans med avfallshanteringsplan.
- Det saknas hänvisning till bilaga 6 (checklista vid bunkring) i TSFS 2010:96 vilket leder till otydlighet ifråga om när denna bilaga bör användas.
- Översättningen i 6 kap. 31 och 35-36 §§ TSFS 2010:96 behöver ses över: den nuvarande översättningen av ”progressive flooding” som ”tilltagande vattenfyllning” får en något annan betydelse, och är inte i överensstämmelse med översättningen av samma begrepp i TSFS 2009:114 och TSFS 2021:95.
- Bestämmelserna om likvärdighet och undantag i 13 kap. TSFS 2010:96 gäller inte för 14 kap. TSFS 2010:96: regel 3 och 4 i annex VI ska gälla för hela annexet. Genom införandet av 14 kap. den 1 april 2023, som införlivar bestämmelserna i annex VI i den del som

avser teknisk och driftrelaterad kolintensitet, (genom ändringsföreskrift TSFS 2023:8) gäller inte undantags- och likvärdighetsbestämmelserna för 14 kap. Detta innebär att de inte kan tillämpas i relation till 14 kap.

- Regel 24 och 25 i annex VI är inte korrekt införlivade i 14 kap. 8 och 9 §§ TSFS 2010:96: enligt konventionstexten är det EEDI/EEXI-värdet som ska beräknas enligt formeln i respektive bestämmelse, inte det tillåtna EEDI/EEXI-värdet såsom anges i de svenska bestämmelserna.
- Rubriken före 13 kap. 5 § TSFS 2010:96 är felaktigt översatt vilket leder till otydlighet vid tillämpning av regelverket.
- Hänvisningarna i 6 kap. 37 §, 13 kap. 4 § och 14 kap. 11 § TSFS 2010:96 är felaktiga, vilket leder till otydlighet vid tillämpning av regelverket.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Resolutioner

Huvudsyftet med detta föreskriftsarbete är att införliva ändringar av bindande bestämmelser till MARPOL-konventionen och AFS-konventionen i svensk rätt. Här redogörs för de resolutioner som måste införlivas och de resolutioner som behöver omhändertas.

Avfallsdagbok, MEPC.360(79)

Ändringen innebär att alla fartyg med en bruttodräktighet över 100 (istället för det nuvarande 400) ska ha en avfallsdagbok ombord. Syftet med skärpningen är att genom att fler fartyg omfattas av krav på att ha avfallsdagbok underlättas spårningen av avfall och beräkningen av det s.k. avfallsgapet, vilket i förlängningen leder till att mindre mängder avfall, t.ex. plastskräp, släpps ut till havs.

IMOs databas Ship Fuel Oil Consumption, MEPC.362(79)

Ändringen syftar till att mer information ska inkluderas i databasen ifråga om fartygets kolintensitet.

AFS-konventionen, MEPC.331(76)

Ändringen innebär att biociden cybutryne läggs till i AFS-konventionen. Man vill med ändringen förhindra att antifouling-färg läcker ut biociden cybutryne i vattnet där den ackumuleras i sediment och påverkar den marina miljön negativt.

Vattentäta dörrar, MEPC.343(78)

Ändringen innebär en harmonisering av MARPOL Annex I regel 28.3.1 med

SOLAS⁴ avseende definition av flödesöppning i tankfartygs indelning och krav på stabilitet i skadat skick. Ändringen innebär att gångjärnsförsedda vattentäta dörrar med centralvred, som normalt är stängda till sjöss och som har indikering öppen/stängd lokalt och på bryggan inte behöver anses vara en flödesöppning i stabilitetsberäkningarna. Detsamma gäller för gångjärnsförsedda vattentäta dörrar som hålls permanent stängda till sjöss. Huvudsakligen är det tekniska utförandet på hängda vattentäta dörrar harmoniserat med andra instrument för samma krav för lastfartyg.

Nya och ändrade riktlinjer, MEPC.364(79), MEPC.368(79) och MEPC.375(80)

Syftet med att omhänderta dessa resolutioner är att göra dem kända för branschen så att de kan tillämpas.

2.2 Övrigt

Tidsfrist för begäran om undantag från prewash

Syftet är att införa en tidsfrist inom vilken fartyget senast ska inkomma till Transportstyrelsen med ansökan om undantag från prewash.

Försök med ny teknik

Det som ska uppnås är att Marpolkonventionens bestämmelse om möjlighet att ge undantag för försök med ny teknik, som inte endast avser NO_x, ska införlivas korrekt.

Begreppet ”avfallshanteringsplan” ej korrekt

Syftet är att ange det korrekta begreppet som ska finnas ombord på fartyget, vilket är en avfallsplan, så att det finns en faktisk möjlighet att tillämpa bestämmelsen.

Hänvisning till bilaga 6

Det som ska uppnås är att i anslutning till relevant bestämmelse i TSFS 2010:96 införa en hänvisning till bilaga 6.

Översättning i 6 kap. 31 och 35-36 §§ TSFS 2010:96

Syftet är att dessa bestämmelser blir korrekt översatta, och att samma begrepp får samma översättning i alla Transportstyrelsens föreskrifter.

Tillämplighet av bestämmelser om undantag och likvärdighet

Syftet är att vissa generella bestämmelser om likvärdighet och undantag även ska vara tillämpliga för 14 kap., vilket är i enlighet med Marpolkonventionen annex VI.

14 kap. 8 och 9 §§ TSFS 2010:96

⁴ Den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss.

Det som ska uppnås är att de internationella bestämmelserna införlivas korrekt.

Felaktig översättning av rubrik och felaktiga hänvisningar

Syftet är att rätta till den felaktigt översatta rubriken och de felaktiga hänvisningarna.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Sverige är part till Marpolkonventionen och AFS-konventionen vilket innebär att i praktiken finns bara ett alternativ, nämligen att införliva de bindande bestämmelserna i MEPC.360(79), MEPC.362(79), MEPC.343(78) och MEPC.331(76) i svensk rätt.

Effekterna om ingenting görs avseende ovanstående MEPC-resolutioner är att Sverige inte uppfyller sina internationella åtaganden om att införliva gemensamt beslutade internationella regler och att de som ska tillämpa regelverket riskerar att tillämpa bestämmelserna så som de var formulerade innan de internationellt antagna ändringarna, vilket kan medföra problem vid hamnstatskontroller.

Vad gäller omhändertagande av de tre MEPC-resolutioner som inte innehåller bindande bestämmelser, blir effekten av att inte göra någonting att de som ska tillämpa regelverket riskerar att använda sig av icke uppdaterade riktlinjer, vilket skulle kunna leda till att fartyget får bristnoteringar vid en hamnstatskontroll.

Avseende de övriga problemen som beskrivits i avsnitt 1.2 blir effekten av att inte göra någonting att dessa problem kommer att kvarstå.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Flertalet av resolutionerna i detta föreskriftsarbete är internationella regler som ska införlivas i svensk rätt och då finns inga alternativ som inte innebär reglering. Det finns heller inga alternativ som inte innebär reglering för att lösa de övriga identifierade problemen.

Vissa av resolutionerna innehåller riktlinjer ((MEPC.364(79), MEPC.368(79) och MEPC.375(80)), och skulle som alternativ till införlivande i TSFS 2010:96 kunna publiceras på till exempel Transportstyrelsens externa webbplats.

Genom att publicera vägledning på Transportstyrelsens externa webbplats måste användaren själv aktivt hålla koll på nyheter som publiceras.

Transportstyrelsens bedömning är att det trots allt är bättre att all information i samma ämne finns samlad på samma ställe. I detta fall är det att införliva även resolutioner som är av informerande art i TSFS 2010:96 för att det ska vara enklare för användarna att ha all information och regler samlade på ett och samma ställe. Det är också det lämpligaste alternativet eftersom de två ursprungliga riktlinjerna som nu ändras genom MEPC.368(79) och MEPC.375(80) samt de tidigare riktlinjerna som nu ersätts av MEPC.364(79) finns angivna i TSFS 2010:96.

3.3 Regleringsalternativ

Resolutionerna föreslås införlivas i svensk rätt genom transformering, vilket innebär att ändringar görs i berörda paragrafer i TSFS 2010:96. Det är genom transformering som Marpolkonventionens bestämmelser hittills har införlivats i svensk rätt, och det är därför det regleringsalternativ som bör användas vid införlivande av nu aktuella resolutioner och därmed finns inga andra regleringsalternativ än de som anges i tabellen nedan. Detta gäller med undantag för införlivandet av MEPC.331(76) som gäller ändring av AFS-konventionen.

Vidare har vi avseende övriga problem inte kunnat identifiera några andra regleringsalternativ, förutom gällande tidsfrist för ansökan om prewash-undantag, än de som anges i denna tabell:

Resolution eller övrigt problem	Införlivande i TSFS 2010:96
MEPC. 360(79)	Ändring i 12 kap. 15 och 21 §§
MEPC.362(79)	Ändring i bilaga 10
MEPC.343(78)	Ändring i 6 kap. 36 §
MEPC.364(79)	Ändring i 14 kap. 6 §
MEPC.368(79)	Ändring i 13 kap. 41 och 42 §§
MEPC.375(80)	Ändring i 14 kap. 9 §
Försök med ny teknik	Ändring i 13 kap. 4 §
Avfallshanteringsplan ej korrekt	Ändring 3 a kap. 23 §
Hänvisning till bilaga 6	Ändring i allmänna råd till 7 kap. 2 §
Översyn av översättning 6 kap.	Ändring i 6 kap. 31, 35 och 36 §§
Bestämmelser om likvärdighet och undantag	Ändring i 13 kap. 2-5 §§

Felaktighet i 14 kap. 8 och 9 §§	Ändring i 14 kap. 8 och 9 §§
Felaktig översättning av rubrik	Ändrad rubrik före 13 kap. 5 §
Felaktiga hänvisningar	Ändring i 6 kap. 37 §, 13 kap. 4 § och 14 kap. 11 §

Vad gäller införlivande av MEPC.331(76) och tillägg av bestämmelser om cybutryne i TSFS 2010:96 har två möjliga alternativ identifierats avseende besiktning och certifiering. Det första alternativet är att endast hänvisa till att bestämmelserna om besiktning och certifiering i EU:s AFS-förordning ska tillämpas. Det andra alternativet är att i TSFS 2010:96 återge AFS-konventionens bestämmelser om besiktning och certifiering. Med anledning av att AFS-förordningens bestämmelser om besiktning och certifiering är desamma som AFS-konventionens bestämmelser förespråkar vi det första alternativet. Med det första alternativet undviks även att i TSFS 2010:96 införa den långa text som behandlar förfarandet för besiktning och certifiering. De nya bestämmelserna om cybutryne läggs i slutet av 3 kap. TSFS 2010:96 under en egen underrubrik.

Avseende tidsfrist för ansökan om undantag om prewash är det första alternativet att begäran om undantag ska göras av fartygets befälhavare senast 48 timmar helgfria vardagar innan lossning påbörjas, vilket är samma tidsfrist som ansökan om läktring enligt 7 kap. 10 § TSFS 2010:96 ska ske. Det är även ett alternativ att ha en kortare eller längre tidsfrist. Eftersom det som är kritiskt vid ansökan om undantag är helger då undantag inte kan hanteras och för att vara i enlighet med tidsfristen som avser läktringstillstånd, förespråkar vi det första alternativet.

Följande ändringar kommer inte att beröras närmare i denna konsekvensutredning då det rör sig om ändringar som inte bedöms få kostnadsmissiga eller andra konsekvenser och i de flesta fallen endast innebär korrigeringar av redaktionell betydelse: ändringar i 3 a kap. 23 §, allmänna råd till 7 kap. 2 §, 6 kap. 31, 35, 36 (avseende justerad översättning) och 37 §§, 13 kap. 2-5, 41 och 42 §§, 14 kap. 8, 9 och 11 §§ samt ändrad rubrik före 13 kap. 5 §.

4. Vilka är berörda?

De viktigaste som berörs av de nya/ändrade reglerna är:

Avfallsdagbok, MEPC.360(79)

- Fartygsägare som äger fartyg med en bruttodräktighet mellan 100 och 399 som går i internationell fart berörs då de ändrade reglerna innebär att dessa fartyg ska ha en avfallsdagbok ombord.

- Transportstyrelsen kan beröras om de tillkommande fartyg som ska ha avfallsdagbok väljer att installera en elektronisk dagbok, vilket kräver Transportstyrelsens godkännande enligt 2 kap. 5 a § TSFS 2010:96.

IMO:s databas Ship Fuel Oil Consumption, MEPC.362(79)

- Fartygsägare som äger fartyg med en bruttodräktighet över 5 000 berörs av ändringar i den information som ska rapporteras. Den ställer också ökade krav på rederier att följa nya rapporteringsreglerna.

AFS-konventionen, MEPC.331(76)

- Fartygsägare som äger fartyg som har ett påväxthindrande system med cybutryne i det yttersta lagret berörs om fartyget går i internationell fart eftersom detta system antingen måste tas bort eller täckas med ett skikt som hindrar läckage.

- Alla fartygsägare som äger fartyg oavsett fart berörs eftersom det förbjuds att påföra eller återpåföra påväxthindrande system som innehåller cybutryne.

- Transportstyrelsen eller erkänd organisation berörs då även cybutryne, i tillägg till tennorganiska föreningar, omfattas av den besiktning och certifiering som ska ske, avseende fartyg med en bruttodräktighet över 400.

Vattentäta dörrar, MEPC.343(78)

- Fartygsägare som bygger nytt oljetankfartyg med en bruttodräktighet över 150 berörs på grund av de nya bestämmelserna om vilka öppningar som ska räknas med vid beräkning av fartygets skadestabilitet.

Ny riktlinje, beräkning av EEDI, MEPC.364(79)

- Fartygsägare som bygger nytt fartyg, äger ett nytt fartyg (enligt definitionen i 14 kap. 2 § TSFS 2010:96) som genomgått en väsentlig förändring eller äger ett existerande fartyg som genomgått en väsentlig förändring som är så omfattande att fartyg betraktas som nybyggt, berörs om fartyget har en bruttodräktighet över 400 och tillhör något av fartygskategorierna i 14 kap. 2 § TSFS 2010:96, då fartygets EEDI-värde ska beräknas enligt de nya riktlinjerna i MEPC.364(79).

- Transportstyrelsen eller erkänd organisation berörs då någon av dessa ska verifiera fartygets EEDI-värde.

Tidsfrist för att ansöka om undantag från prewash

- Fartygsoperatörer som ansöker om undantag från att göra prewash berörs eftersom de måste förhålla sig till tidsfristen när de planerar för lossning av flytande bulkkemikalier och vidare resa.

- Transportstyrelsen berörs positivt.

Försök med ny teknik

- Företag som utvecklar ny teknik, som inte avser NOx, berörs i den mån utvecklingen hindras av regler i Marpolkonventionens annex VI, införlivat i 13-14 kap. TSFS 2010:96, då de gynnas av möjligheten att ansöka om undantag för testverksamhet.
- Transportstyrelsen kan beröras i det fall antalet undantagsansökningar ökar.

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.

Transportstyrelsens bedömning är att rederibranschen med tillhörande operatörer i Sverige generellt sett är väl insatta i internationell lagstiftning och de ändringar som föreslås. Bland annat inbjuds näringen till samtliga förmöten inför internationella möten att delta för att på så vis lämna synpunkter. På samma sätt får branschen ta del av rapporter efter de internationella mötena för att ta del av utfallet. På så vis kan rederier och fartyg redan vara förbereda och anpassa sig för nya regleringar.

Avfallsdagbok, MEPC.360(79)

Företag som äger fartyg med en bruttodräktighet mellan 100 och 399 som går i internationell fart och som hittills inte har haft krav om att ha avfallsdagbok påverkas av den ändrade bestämmelsen. Sverige har cirka 47 fartyg med bruttodräktighet mellan 100 och 399 som går i internationell fart som kommer att omfattas av det nya kravet.

Om man väljer att ha en fysisk avfallsdagbok ombord bedöms kostnaderna vara mycket små. Om man däremot installerar en elektronisk dagbok, vilket är vanligast, är det förenligt med initiala och löpande kostnader. För ett enskilt fartyg kan en uppskattad kostnad för att köpa, installera och underhålla ett sådant system ligga mellan 150 000 och 500 000 SEK per fartyg i initial kostnad. Därtill tillkommer årliga underhålls- och supportkostnader på mellan 20 000 och 100 000 SEK per fartyg. Större rederier kan förhandla fram lägre priser baserat på volym och långvariga licensavtal.

Vidare behöver de ombordanställda som ansvarar för åtgärder som ska antecknas i dagboken utbildas. Denna utbildningstid för besättningen bedöms vara liten då man ombord är van att hantera både digitala eller fysiska loggböcker.

Förbudet kan innebära vissa utmaningar för mindre aktörer men de kan i så fall välja alternativet med en fysisk dagbok som möjliggör att de undviker större kostnader. Därför bedöms företagen inte påverkas i någon större omfattning av denna ändring.

IMO:s databas Ship Fuel Oil Consumption, MEPC.362(79)

Det är ca 20 svenska rederier som äger de ca 60 svenska fartygen som har en bruttodräktighet över 5 000 och för vilka det därför ska rapporteras in uppgifter om bl.a. bränsleförbrukningen. De tillkommande uppgifter som företagen ska rapportera till IMO:s databas en gång per år bedöms enbart innebära en mycket marginell kostnad för de svenska rederier som berörs.

AFS-konventionen, MEPC.331(76)

För rederier och fartygsägare innebär förbudet mot användning av biocidprodukter som innehåller cybutryne i påväxthindrande system att de måste ersättas med miljövänligare produkter. Efterfrågan på mer miljövänliga lösningar kan på sikt medföra att efterfrågan ökar och därmed sänks kostnaden.

Detta medför initiala kostnader för sanering, inköp av nya produkter och eventuella driftstopp, men kan på lång sikt leda till fördelar i form av minskade regulatoriska risker och stärkt hållbarhetsprofil.

Fartyg som fortfarande har bottenfärger innehållande cybutryne måste rengöra sina skrov och applicera nya antifoulingfärger som uppfyller de nya kraven. Detta kan innebära ökade kostnader i form av arbetskraft och material, samt förlorad tid då fartygen måste tas ur drift för att genomföra dessa åtgärder. Med anledning av att EU:s kemikalielagstiftning förbjuder cybutryne i unionen bedöms det endast vara ett fåtal svenska fartyg som berörs, varför bestämmelsernas påverkan på företagen blir marginell.

För äldre fartyg kan det även finnas behov av särskilda rengöringsmetoder för att hantera befintliga lager av cybutrynebaserad färg, särskilt om hamnar eller varv ställer krav på miljövänlig sanering av skrov.

Rederier som snabbt anpassar sig och använder nya, miljömässigt hållbara produkter kan dra nytta av marknadsfördelar, särskilt i regioner och länder med stränga miljökrav.

Vattentäta dörrar, MEPC.343(78)

Resolutionen innebär ökade tekniska krav på fartygens vattentäta dörrar i oljeförande utrymmen, vilket leder till högre kostnader för uppgraderingar och underhåll för rederier vid nybyggnation. Samtidigt stärker den säkerheten ombord och minskar risken för oljespill, vilket ger miljömässiga och affärsmässiga fördelar på lång sikt. Eftersom kravet på vattentäta dörrar inte gäller retroaktivt blir konsekvensen av de nya kraven istället att kostnaderna fördelas gradvis och naturligt över tid när nya fartyg byggs och äldre fartyg tas ur drift, vilket ger en mer hanterbar och kostnadseffektiv övergång för sjöfartssektorn.

Regleringen påverkar endast konstruktion och säkerhetsfunktioner. Den dagliga driften av fartyg påverkas inte. Dessutom påverkas inte äldre fartyg, vilket gör att effekten på fartyg och rederier bedöms som obetydlig.

Beräkning av EEDI, MEPC.364(79)

Ändringen innebär att man utvidgat befintliga riktlinjen för beräkning av EEDI-värde med ytterligare alternativa drivmedel. Ändringen är försumbar i jämförelse med när styrmedlet togs fram men är viktigt för sjöfartens klimatomställning. Ändringen innebär en positiv konsekvens för branschen då den öppnar upp för fler alternativa drivmedel som kan användas inom styrmedlet.

Försök med ny teknik

Konsekvensen blir positiv då företag som utvecklar ny teknik, som inte avser NOx, berörs positivt genom att föreskriftsarbetet föreslår att utvidga möjligheten till att söka undantag för testverksamhet. Ändringen överensstämmer med reglerna i Marpolkonventionens annex VI.

Tidsfrist för att ansöka om undantag från prewash

Införandet av en 48-timmars tidsfrist (helgfri vardag) för ansökan om undantag från prewash innebär att operatörer måste förbättra sin planering och administration för att säkerställa att ansökningar görs i tid. Detta kan leda till ökad effektivitet och bättre efterlevnad av regler, men också ökade kostnader och administrativa krav. Operatörer som inte lyckas följa tidsramen kan drabbas av försenad hantering och tvingas genomföra prewash, vilket kan påverka deras drift och ekonomiska resultat.

Den tydliga tidsramen på 48 timmar ger både operatörer och tillsynsmyndigheter en fast och förutsägbar tidsram för ansökningsprocessen.

5.2 Enskilda

Ändringen bedöms inte få fler ekonomiska och sociala effekter för enskilda än de som beskrivs under avsnitt 5.5 om externa effekter.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Regleringen av avfallsdagbok kan uppfyllas antingen genom att ha en fysisk avfallsdagbok ombord eller kan man installera en elektronisk dagbok.

Transportstyrelsen måste godkänna tillverkarens system samt utfärda ett certifikat för det enskilda fartyget. Denna hantering bedöms leda till en något ökad arbetsinsats på 2 timmar per godkänt elektroniskt system samt 2 timmar per fartyg för utfärdande av ett certifikat. I dagsläget finns cirka 10 godkända system för elektroniska loggböcker.

För Transportstyrelsen innebär tidsfristen på prewashansökningar att planeringen blir mer strukturerad, vilket kan leda till bättre hantering enligt prewashansökningarna

Den föreslagna regeländringen att förbjuda cybutryne påverkar Transportstyrelsen i egenskap av tillsynsmyndighet. Vid tillsyn av fartyg, både av svenska fartyg och vid hamnstatsinspektioner, i svensk hamn ska efterlevnaden av de nya kraven kontrolleras. Det ger en marginell påverkan som inte leder till någon särskild ökad tidsåtgång eller ökade kostnader.

Regleringen av vattentäta dörrar medför inspektioner från myndigheter eller klassificeringssällskap. Det är fråga om en marginell påverkan som inte leder till någon särskild ökad tidsåtgång eller ökade kostnader.

Utvidgningen av att söka undantag för testverksamhet av ny teknik, som inte avser NOx, kan sannolikt innebära att antalet ansökningar av undantag för testverksamhet kan komma att öka.

5.4 Miljö

De miljömässiga effekterna av regleringen av avfallsdagbok innebär en positiv miljöpåverkan på både lokal, regional och internationell nivå med minskade föroreningar i havet.

Regleringen av Ship Fuel Oil Consumption-databas har många effekter som sträcker sig utanför sjöfartsindustrin. Den bidrar med positiva miljöeffekter, som minskade utsläpp och skydd av marina ekosystem, samt ekonomiska effekter genom ökad energieffektivitet och innovation inom grön teknik.

Genom att förbjuda cybutryne minskar risken för giftiga utsläpp som skadar det marina ekosystemet vilket ger en förbättrad havsmiljö.

Regleringen av vattentäta dörrar ger positiva miljöeffekter när det gäller att skydda miljön. Om oljeutsläpp förhindras, slipper myndigheter och kuststater stora kostnaderna för att sanera förorenade områden.

Regleringen av EEDI enligt MEPC.364(79) ger betydande miljömässiga konsekvenser genom minskade utsläpp av växthusgaser och andra

föroreningar från sjöfarten samt bidrar till positiva effekter på klimatet och marina ekosystem.

Ansökan om undantag för försök med ny teknik, förutom NO_x, kan potentiellt ha både positiva och negativa miljöeffekter. Positiva miljöeffekter kan nås genom att främja innovation och utveckling av renare och effektivare lösningar. Samtidigt finns det potentiella risker för tillfälliga eller oavsiktliga negativa effekter under försöksperioden.

Införandet av en tidsfrist för ansökan om undantag från prewash kan ha både positiva och negativa miljöeffekter. På den positiva sidan kan det leda till striktare efterlevnad av prewash-kravet och därmed minska oreglerade utsläpp av farliga ämnen till havet. Å andra sidan finns risken att fler undantag ansöks och beviljas om rederier känner tidspress, vilket kan leda till ökad föroreningsrisk.

5.5 Externa effekter

Regleringen av avfallsdagböcker får betydande externa effekter. Framst genom att förbättra skyddet av marina ekosystem och minska föroreningar i havet. Regleringen innebär även positiva effekter för kustsamhällen och enskilda genom renare hav. Samtidigt kan det medföra utmaningar för hamnar som måste anpassa sig till ökad efterfrågan på avfallshanteringstjänster.

Regleringen av Ship Fuel Oil Consumption-databas har många externa effekter som sträcker sig utanför sjöfartsindustrin. Förutom positiva miljöeffekter, som minskade utsläpp och skydd av marina ekosystem, samt ekonomiska effekter genom ökad energieffektivitet och innovation inom grön teknik.

Förbudet mot cybutryne i påväxthindrande system skapar en rad positiva externa effekter, särskilt på miljön genom att skydda marina ekosystem och biologisk mångfald. Det har också fördelar för folkhälsan och kustsamhällen genom att minska risken för förorening av fisk och skaldjur samt för att förbättra vattenkvaliteten i kustnära områden. Samtidigt skapas incitament för teknisk innovation och utveckling av mer hållbara lösningar för påväxthindrande system.

Regleringen av vattentäta dörrar ger flera positiva externa effekter, särskilt när det gäller att skydda miljön, minska ekonomiska risker för samhällen och industrier tack vare renare hav, och förbättrad säkerheten till havs. Det bidrar även ökad säkerhet inom sjöfartsindustrin globalt.

Regleringen av EEDI enligt MEPC.364(79) har flera externa effekter, inklusive betydande miljömässiga och ekonomiska konsekvenser. Minskade utsläpp av växthusgaser och andra föroreningar från sjöfarten har positiva

effekter på klimatet och marina ekosystem. Samtidigt driver regleringen på innovation inom energieffektiv teknik och alternativa bränslen, vilket kan ge långsiktiga ekonomiska fördelar för rederier och samhällen.

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

Att införliva resolutionerna i TSFS 2010:96 ger en mer samlad och konsekvent informationskälla för användarna, vilket underlättar efterlevnad och skapar tydlighet. Samtidigt kan det öka komplexiteten i föreskrifterna och kräva mer arbete för att hålla allt uppdaterat. Å andra sidan, att publicera riktlinjer separat på en webbplats ger större flexibilitet och minskar den administrativa bördan, men det kan leda till att användarna missar viktig information och gör det svårare att följa de senaste uppdateringarna. Transportstyrelsens bedömning att samla allt på ett ställe i TSFS 2010:96 verkar därför logisk om man vill minimera risken för att användare missar viktig information och säkerställa tydlighet. Dessutom är detta det lämpligaste alternativet eftersom de två ursprungliga riktlinjerna som nu ändras genom MEPC.368(79) och MEPC.375(80) samt de tidigare riktlinjerna som nu ersätts av MEPC.364(79) finns angivna i TSFS 2010:96.

Alternativet som har övervägts ifråga om att i sin helhet återge besiktnings- och certifieringsbestämmelserna för cybutryne har fördelen att den som ska tillämpa bestämmelserna har tillgång till bestämmelserna direkt utan att behöva gå vidare till AFS-förordningen. Nackdelen är att föreskriftstexten blir mycket omfattande och det skulle vara fråga om en identisk text som redan finns i AFS-förordningen. Därför bedöms en hänvisning vara det lämpligaste alternativet.

Vad gäller tidsfristen för ansökan om undantag från prewash har en kortare tidsfrist än 48 h nackdelen att det då inte kan säkerställas att undantagsansökan hinner hanteras inom önskad tid om ansökan kommer in under helg. Det bedöms inte vara lämpligt med en längre tidsfrist än 48 h eftersom det då bedöms ställas för höga krav på planering från fartygsoperatörernas sida, på ett sätt som inte är nödvändigt för hanteringen av undantagen. Därför bedöms 48 timmar vara det alternativ som är lämpligt.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndiganden för att meddela de föreskriftsändringar som föreslås finns i 4 kap. 1 §, 5 kap. 4 § samt 6 kap. 17 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg.

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

EU-rätten reglerar inte de frågor som är aktuella i detta föreskriftsarbete. Förslagen strider inte mot gemenskapsrätten. De föreslagna regleringarna överensstämmer helt med de internationella konventionerna (Marpolkonventionen och AFS-konventionen).

Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna föreskriftsändringarna inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen enligt direktiv (EU) 2015/1535⁵ eftersom ändringarna avser att uppfylla skyldigheter som följer av internationella avtal som leder till att enhetliga tekniska specifikationer införs inom unionen (se 11 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler). Avseende resolutionerna med icke-bindande riktlinjer innehåller inte dessa några nya tekniska krav.

Vidare bedömer Transportstyrelsen att anmälningsplikt enligt tjänstedirektivet⁶ inte föreligger eftersom transportområdet är undantaget från tjänstedirektivets tillämpningsområde.

De föreslagna föreskriftsändringarna innehåller inget datalokaliseringskrav, varför anmälan enligt förordning (EU) 2018/1807⁷ inte är aktuell.

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

Ändringarna i de bindande MARPOL-resolutionerna har redan trätt i kraft. Denna föreskriftsändring bör därför träda ikraft så snart som möjligt.

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.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden.

⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1807 av den 14 november 2018 om en ram för det fria flödet av andra data än personuppgifter i Europeiska unionen.

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 jämställt, 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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

De resolutioner som i föreskriftsarbetet förbättrar miljöskyddet, säkerheten och effektiviteten i sjötransporter stödjer transportpolitiska övergripande målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Ökade kostnader och komplexitet för vissa aktörer kan utgöra hinder, särskilt om mindre aktörer har svårt att följa de nya reglerna. I det stora hela är införlivandet av internationella resolutioner ofta nödvändigt för att harmonisera svenska regler med globala standarder, vilket bidrar till funktionsmålet om att skapa tillgänglighet för människor och gods.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsarbetet bedöms påverka hänsynsmålet. Genom att stärka regler för utsläpp, avfallshantering och säkerhet bidrar föreskriftsändringarna till att förutsättningarna till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i transportsystemet och för att bidra till miljökvalitetsmålen ökar.

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	Möjlighet till fler undantag för testverksamhet av ny teknik. Säkrare fartyg som ger tryggare arbetsmiljö för besättningen.	Fler parametrar att rapportera in till IMO:s databas Ship Fuel Oil Consumption		
Medborgare	Renare luft, renare hav, mindre föroreningar i vattenlevande djur.			
Staten m.fl.		Fler ansökningar om undantag, fler ansökningar om godkännande av e-loggböcker och fler utfärdande av certifikat till fartyg		

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Externa effekter	Kravet på avfallsdagböcker ger fördelar i form av ett renare hav. Ship Fuel Consumption – databas ger bidrar till globala miljömål. Reglering av cybutryne är positivt för ekosystem, folkhälsan och kustsamhällen genom en bättre vattenkvalitet. Krav på vattentäta dörrar stärker säkerheten ombord och minskar risken för oljespill, vilket ger miljömässiga fördelar.	Utmaning för hamnar på ökad efterfrågan av avfallstjänster. Tufft för mindre aktörer att uppleva till nya rapporteringskraven. Utmaning för branschen att eventuellt ta bort befintligt påväxthindrande system och hitta nya system.		
Totalt				Övervägande positiva konsekvenser.

E. Förslagets proportionalitet

Det bedöms inte vara möjligt att vidta några åtgärder för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

För att följa upp och utvärdera ändringarna i föreskriftsarbetet skulle indikatorer som täcker miljöpåverkan, säkerhet, kostnader kunna användas. Genom att mäta förändringar i utsläpp, olyckor, kostnader och efterlevnad skulle Transportstyrelsen och andra aktörer kunna bedöma om de nya reglerna har önskad effekt.

G. Samråd

När Transportstyrelsen meddelar föreskrifter med stöd av 4 kap. 1 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg ska Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket ges tillfälle att yttra sig.

När Transportstyrelsen meddelar föreskrifter med stöd av 5 kap. 4 § förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg ska Kustbevakningen och Polismyndigheten ges tillfälle att yttra sig.

Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Kustbevakningen och Polismyndigheten har getts tillfälle att yttra sig i samband med remissförfarandet för övriga berörda.

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

Caroline Petrini, miljöhandläggare
caroline.petrini@transportstyrelsen.se

Christine Vallhagen, jurist
christine.vallhagen@transportstyrelsen.se