

## **Konsekvensutredning av föreskrifter om genomförande av ändringsdirektiv (EU) 2023/946 rörande förbättrade stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Transportstyrelsens befintliga föreskrifter om fartygs konstruktion, stabilitet och fribord (TSFS 2009:114 och TSFS 2021:95) revideras i den utsträckning som är nödvändig för att omhänderta de ändringar av stabilitetskraven för ro-ro-passagerarfartyg som följer av ändringsdirektiv (EU) 2023/946.

## **A. Allmänt**

### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

I Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/25/EG fastställs en enhetlig nivå för särskilda stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg som, tillsammans med kraven i den internationella konventionen om säkerheten för människoliv till sjöss (Solas), förbättrar utsikterna till överlevnad för denna fartygstyp vid kollisionsskador och ger en hög säkerhetsnivå för passagerare och besättning.

Den 15 juni 2017 antog den internationella sjöfartsorganisationen (IMO) resolution MSC.421(98) om ändring av Solas genom fastställande av reviderade stabilitetskrav för passagerarfartyg i skadat skick (Solas 2020). Dessa krav gäller även för ro-ro-passagerarfartyg och det har därför varit nödvändigt att anpassa unionens stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg till de reviderade internationella krav som följer av Solas 2020 och som utgår från en probabilistisk skadestabilitetsmetod som bygger på sannolikheter, risker och statistik i stället för preskriptiva krav.

Den utvärdering som gjorts inom EU av de reviderade stabilitetskraven enligt Solas 2020 ledde fram till slutsatsen att tillämpningen av dessa stabilitetskrav skulle leda till en väsentligen förhöjd säkerhetsnivå för ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra fler än 1 350 personer ombord, jämfört med den säkerhetsnivå som uppnås genom tillämpning av kraven i direktiv 2003/25/EG. Nya ro-ro-passagerarfartyg certifierade att medföra fler än 1 350 personer ombord ska därför uppfylla de särskilda stabilitetskraven i Solas 2020.

För ro-ro-passagerarfartyg som är certifierade för att medföra högst 1 350 personer ombord, bedömdes vidare direktivets stabilitetskrav vara svåra att tillämpa med avseende på vissa fartygsmodeller. Med anledning av detta ges sådana nya ro-ro-passagerarfartyg (max 1 350 personer) möjlighet att i stället uppfylla de särskilda stabilitetskraven i Solas 2020. Enligt direktivet ska dock fartyg som väljer detta alternativ uppfylla ett högre indelningsindex R än vad som följer av Solas 2020 i syfte att uppnå en tillräcklig säkerhetsnivå.

För existerande ro-ro-passagerarfartyg som inte tidigare varit certifierade enligt 2003/25/EG införs vidare särskilda stabilitetskrav för det fall sådana fartyg tas i drift i internationell reguljär trafik inom unionen. Existerande fartyg som certifieras för att medföra fler än 1 350 personer ska uppfylla särskilda stabilitetskrav enligt Solas 2020 eller Solas 2009. Existerande fartyg som certifieras för att medföra högst 1 350 personer ska uppfylla Solas 90 eller, som alternativ, Solas 2020 med det högre indelningsindex R som följer av direktivet.

## **2. Vad ska uppnås?**

De ändringar av stabilitetskraven för ro-ro-passagerarfartyg som följer av ändringsdirektiv (EU) 2023/946 ska vara genomförda i svensk rätt senast den 5 december 2024.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

Det saknas andra lösningsalternativ än att införliva ändringsdirektivet i svensk rätt. Om inget införlivande sker kommer Sverige att brista i sina internationella förpliktelser. De författningar som berörs är fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda före den 1 januari 2009, samt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare.

Det regleringsalternativ som föreslås är att de berörda svenska föreskrifterna i relevanta delar hänvisar till direktivet. Direktivet finns tillgängligt i svensk språkversion, och i den utsträckning direktivet hänvisar vidare till Solas bedömer Transportstyrelsen att det inte föreligger några svårigheter för berörda aktörer att tillgodogöra sig innehållet då konventionskraven sedan tidigare är vedertagna och väl etablerade inom branschen.

När det gäller hänvisning till de särskilda stabilitetskraven som följer av direktivet används en dynamisk hänvisningsmetod eftersom kommissionen sedan år 2019 har befogenhet att löpande ändra och uppdatera dessa krav genom delegerade akter.

#### 4. Vilka är berörda?

##### 4.1 Företag

De företag som är berörda av förslaget är företag som äger och driver sådana ro-ro-passagerarfartyg som avses i punkt 4.2.

##### 4.2 Fartyg

Förslaget omfattar ro-ro-passagerarfartyg på inrikes resa i fartområde A–C, svenska ro-ro-passagerarfartyg på internationell resa i reguljär trafik samt utländska ro-ro-passagerarfartyg som trafikerar svenska hamnar på internationell resa i reguljär trafik. Den förändrade kravbilden berör emellertid endast nya ro-ro-passagerarfartyg samt existerande ro-ro-passagerarfartyg som tas i drift i internationell reguljär trafik och som aldrig tidigare har varit certifierade för sådan trafik.

##### 4.3 Enskilda

Passagerarare som företar resor med sådana ro-ro-passagerarfartyg som avses i punkt 4.2 är berörda av förslaget.

#### 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

##### 5.1 Företag

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.

De svenska företag som kan komma att beröras av förslaget torde utgöra ett väsentligen begränsat antal eftersom de förändrade stabilitetskraven endast avser nya ro-ro-passagerarfartyg och existerande ro-ro-passagerarfartyg som aldrig tidigare varit certifierade för internationell reguljär trafik.

Vid nyproduktion av tonnage inom segmentet finns förutsättningar att på förhand kalkylera och vidta relevanta åtgärder i syfte att mitigera sådana ökade tillverkningskostnader som skulle kunna uppstå i produktionsledet till följd av regleringen. Befintligt tonnage på marknaden bedöms vidare i stor utsträckning redan uppfylla relevanta internationella krav på skadestabilitet. Vid driftsättning av ro-ro-passagerarfartyg i internationell reguljär trafik torde det därmed föreligga affärsmässigt gångbara alternativ till såväl nyproduktion av ro-ro-tonnage som till uppgraderingar av befintligt sådant tonnage.

Anpassningen till de internationella reglerna om skadestabilitet för passagerarfartyg bedöms vidare minska regelbördan och komplexiteten vid tillämpningen av kraven. En sådan förenkling bedöms i sin tur kunna leda till en minskad teknisk och administrativ börda för berörda rederier och varv genom att bedömnings- och beräkningsarbetet förenklas med minskade administrativa kostnader som följd.

Anpassningen till den probabilistiska skadestabilitetsmetoden enligt Solas 2020 medför också en generellt förhöjd säkerhetsnivå för fartyg och besättning till följd av bättre förutsättningar att hantera olyckor och tillbud genom att upprätthålla tillräcklig stabilitet i skadat skick.

## 5.2 Enskilda

Passagerare som företar resor med berörda ro-ro-passagerarfartyg kan tillgodogöra sig en generellt förhöjd säkerhetsnivå vid sådana resor till följd av förbättrade möjligheter för dessa fartyg att upprätthålla en godtagbar stabilitet i skadat skick.

Kostnadsökningar för passagerare till följd av förslaget skulle eventuellt kunna förekomma. Detta är dock generellt sett svårt att bedöma då det pris som en enskild passagerare betalar för sin resa är beroende av rederiets egen prissättningsnyckel för den aktuella resan och det aktuella fartyget. Dessutom påverkas prissättningen av andra enskilda faktorer som exempelvis fartygets rutt, hamnanlöp samt andra i resan ingående arrangemang såsom uppehålle, nöjen, etc.

## 5.3 Staten, regioner eller kommuner

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

För Transportstyrelsens vidkommande medför förslaget en viss ökad administration med anledning av en tillkommande underrättelseskyldighet gentemot kommissionen.

## 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**

Det föreligger inga andra alternativ än att införliva ändringsdirektivet i svensk rätt då Sverige i annat fall brister i sina internationella förpliktelser.

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

2 kap. 1 § och 3 kap. 2 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

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

Den föreslagna regleringen utgör ett strikt genomförande av EU-direktiv och överensstämmer således med de skyldigheter som följer av EU-rätten. Anmälningförfarande bedöms därmed inte vara nödvändigt då förslaget endast syftar till att genomföra EU-rättslig reglering.

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

Föreskrifterna måste träda i kraft senast den 5 december 2024.

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 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 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 bidra till hänsynsmålet genom en sammantaget förhöjd sjösäkerhet för fartyg, besättning och passagerare inom segmentet.

## 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		
			+ / -	
<b>Företag</b>	Ökad säkerhet för fartyg och besättning Minskad regelbörda Minskad administrativ börda Minskade administrativa kostnader	Eventuell kostnadsökning vid nyproduktion		
<b>Enskilda</b>	Ökad säkerhet för passagerare	Eventuell kostnadsökning för passagerare		
<b>Staten m.fl.</b>		Ökad administrativ börda för TS		
<b>Externa effekter</b>				
<b>Totalt</b>				

## E. Förslagets proportionalitet

Förslaget utgör ett strikt genomförande av EU-rättslig reglering utan nationella avvikelser. Den EU-rättsliga regleringen har utformats med beaktande av proportionalitetsprincipen.

## **F. Uppföljning och utvärdering**

Löpande uppföljning och utvärdering av de ändrade kraven kommer att genomföras av kommissionen under en tidsperiod av 10 år.

## **G. Samråd**

Något samråd med anledning av förslaget har inte genomförts innan remittering.

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