

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om fartygsåtervinning

Transportstyrelsens förslag:

Regleringen av fartygsåtervinning finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG. Det finns två artiklar i förordningen som ålägger ansvarig myndighet att föreskriva om vad som ska gälla i det egna landet.

Transportstyrelsen föreslår att dessa artiklar införs i föreskrift på följande sätt;

- Tidsfristen för rederier att anmäla avsikt om att återvinna ett fartyg ska komma in till Transportstyrelsen minst en månad innan fartyget avses återvinnas,

- en möjlighet till undantag från en månads tidsfrist vid särskilda skäl införs,

- besiktning för förnyande av inventeringsintyg ska ske inom 60 månader efter den första besiktningen eller närmast föregående besiktning.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Regleringen av fartygsåtervinning finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1257/2013 av den 20 november 2013 om återvinning av fartyg och om ändring av förordning (EG) nr 1013/2006 och direktiv 2009/16/EG. Denna EU-förordning gäller direkt i Sverige och behöver inte implementeras för att kunna tillämpas. Det finns dock två artiklar i förordningen som ålägger ansvarig myndighet att föreskriva om vad som ska gälla i det egna landet. Dessa artiklar handlar om vilken tidsfrist som ska gälla för rederier att anmäla till ansvarig myndighet sin avsikt om att återvinna ett fartyg samt inom vilket tidsintervall som besiktning för förnyande av inventeringsintyget ska ske. Vi har även identifierat ett behov av att kunna medge undantag från tidsangivelserna om det finns särskilda skäl.

2. Vad ska uppnås?

Det som ska uppnås med föreskriften är att sätta tidsramar för de två artiklar i EU-förordningen där det är upp till medlemsstaten att reglera dessa nationellt.

3. Vilka är lösningsalternativen?

Detta är tvingande EU-bestämmelser som ålägger oss som medlemsstat att införa nationella regleringar. I praktiken finns bara alternativet att införa regleringen, annars brister Sverige i EU-rättsliga förpliktelser.

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om ingenting görs brister Sverige i sina EU-rättsliga förpliktelser samt att det då skapas ett tomrum i regelverket som försvårar för rederier att genomföra fartygsåtervinning i enlighet med EU-förordningen.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

I EU-förordningen om fartygsåtervinning stadgas att dessa två artiklar ska regleras av varje medlemsstat så det finns inget alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Det regleringsalternativ som förespråkas innebär att rederier ska anmäla sin avsikt att återvinna fartyg till Transportstyrelsen minst en månad innan fartyget avses återvinnas samt att tidsintervallet för besiktning för förnyelse av certifikat sätts till 60 månader. Förslagen är valda för att de förefaller rimliga och båda är i enlighet med bland annat Finlands regelverk. Sverige har liknande förutsättningar som Finland i och med att vi inte heller har någon fartygsåtervinningsanläggning, samt att svenska fartyg, liksom finska, troligtvis sällan skickas till skrotning. Anledningen till det är att svenskflaggade fartyg generellt sett inte är i sådant skick att de är aktuella för skrotning, vanligtvis flaggas de istället ut för fortsatt användning innan skrotning. Därför bedömer vi att tillämpningen av avsiktsanmälan sällan kommer att tillämpas i praktiken.

Ett alternativ till föreslagen tidsfrist på en månad respektive 60 månader för förnyelse av certifikat skulle kunna vara att välja andra tidsramar.

Tidsfrist avsiktsanmälan

En alternativ reglering skulle kunna vara att göra tidsfristen längre eller kortare. Den valda tidsfristen på en månad stämmer överens med den tidsfrist som andra nordiska grannländer har valt, och därför förordar Transportstyrelsen en tidsfrist på en månad.

Besiktning för förnyelse av certifikat

Ett alternativ skulle kunna vara att sätta en kortare tid för när certifikatet ska förnyas. Det är inte möjligt att välja en längre tid eftersom 60 månader är den maximala tidsperioden enligt EU-förordningen. Den valda tidsperioden är i överensstämmelse med den tidsram som gäller för många andra certifikat, och förordas därför som mest lämplig även för detta certifikat.

4. Vilka är berörda?

Regleringen berör i första hand fartygsägare och Transportstyrelsen samt indirekt klassificeringssällskap.

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.

Tidsfrist avsiktsanmälan

Det finns ca 150 svenskflaggade fartyg med bruttodräktighet över 500 som går i internationell fart, och som därmed omfattas av EU-förordningens tillämpningsområde. Det är rederier som äger dessa fartyg som kan påverkas av förslagen. Dock är det sällan som svenskflaggade fartyg återvinns, i första hand brukar de säljas vidare för fortsatt användning och de är således inte svenska när det är dags att återvinna fartygen. Av den anledningen bedöms föreskriften ha minimal påverkan på svenska fartygsägare. Sedan 2019 när EU-förordningen trädde ikraft är det endast ett svenskflaggat fartyg som har återvunnits. För fartygsägare innebär tidsfristen på en månad att de, senast en månad innan fartyget ska återvinnas, ska skicka en skriftlig anmälan om detta till Transportstyrelsen. Dessutom föreslås det också införas en undantagsmöjlighet vid särskilda skäl, som är tillämplig på denna tidsfrist. Den information som ska ingå i avsiktsanmälan är information som fartygsägaren enligt EU-förordningen redan är skyldig att upprätta. Tidsfristen bedöms inte medföra några specifika konsekvenser för fartygsägare.

Besiktning för förnyelse certifikat

Det finns ca 150 svenskflaggade fartyg med bruttodräktighet över 500 som går i internationell fart. Dessa fartyg behöver förnya sina intyg enligt föreslaget tidsintervall. Det valda tidsintervallet på 60 månader för besiktning för förnyande av intyg ligger i linje med tidsintervall för de flesta andra besiktningar för förnyande av certifikat som fartyg måste ha. Besiktningarna kan därmed samordnas. Föreslaget tidsintervall bedöms därför vara det mest fördelaktiga tidsintervallet och inte medföra några negativa konsekvenser för vare sig fartygsägare eller klassificeringssällskap. Att förnya certifikat kräver en administrativ arbetsbörda och desto längre tid certifikat gäller desto mindre blir arbetsbördan per certifikat. Tillsynen är oftast delegerad till en erkänd organisation, och det är då den erkända organisationen som utför arbetet med att utfärda och förnya certifikat. Kortare intervall än 60 månader bedöms medföra merarbete för alla inblandade och eventuellt skulle certifikatet bli dyrare att utfärda.

5.2 Enskilda

Enskilda bedöms inte drabbas av några konsekvenser av förslagen.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Tidsfrist avsiktsanmälan

Transportstyrelsen ska ta emot ta emot och diarieföra avsiktsanmälan, inga specifika konsekvenser bedöms uppstå av den valda tidsfristen på en månad, eftersom en avsiktsanmälan ska skickas till Transportstyrelsen oavsett om en tidsfrist bestäms eller ej.

Besiktning för förnyelse certifikat

Tillsynen är oftast delegerad till en erkänd organisation men i de fall en fartygsägare istället väljer att Transportstyrelsen ska utfärda och förnya intyg om fartygsåtervinning uppstår konsekvenser för myndigheten. Dessa konsekvenser bedöms dock vara små eftersom det föreslagna tidsintervallet är det maximalt tillåtna och därmed den minsta arbetsbördan.

5.4 Miljö

De föreslagna paragraferna handlar enbart om tidsramar och har ingen miljöpåverkan.

5.5 Externa effekter

Föreslagen reglering handlar bara om tidsramar och har inga bieffekter som påverkar samhället i stort.

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

Tidsfrist avsiktsanmälan

En längre tidsfrist skulle innebära att fartygsägare måste ha längre framförhållning i sin planering, och en kortare tidsfrist skulle vara möjlig men innebära en kortare tidsrymd för myndigheten att hantera avsiktsanmälan. Fördelen med att välja samma tidsfrist som exempelvis Finland är att det blir en harmoniserad tillämpning, Finland har en liknande sjöfartssituation där fartyg sällan återvinns under nationell flagg samt att det inte finns någon godkänd återvinningsanläggning inom landet. En tidsfrist på en månad bedöms vara rimlig ge stor flexibilitet till fartygsägarna.

Besiktning för förnyelse certifikat

En kortare tid än 60 månader för besiktning för förnyelse av intyg skulle innebära ökad administrativ börda för fartygsägare, erkända organisationer och myndigheter. Eftersom 60 månader är den vanligaste giltighetstiden för förnyade besiktningar, bedöms det vara det mest lämpliga intervallet även för besiktningar för förnyelse av dessa intyg. Det valda förnyelseintervallet bedöms orsaka minst arbete för samtliga inblandade.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande grundar sig på 16 § förordningen (2022:1300) om fartygsåtervinning.

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

Regleringen är i överensstämmelse med EU-förordning 1257/2013 om återvinning av fartyg.

De föreslagna föreskrifterna bedöms inte behöva anmälas till Europeiska kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom det inte är fråga om sådana tekniska regler som ska anmälas. Vidare bedöms inte att någon anmälan enligt förordning (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden behöver göras eftersom transportområdet är undantaget från tjänstedirektivets tillämpningsområde. Slutligen innehåller föreskriftsförslaget inget datalokaliseringskrav, varför det inte är aktuellt att anmäla enligt förordning (EU) 2018/1807¹.

¹ 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.

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

EU-förordningen 1257/2013 om återvinning av fartyg trädde i kraft i sin helhet 2020 och Transportstyrelsens föreskrifter bör träda i kraft så fort som möjligt.

Information om de nya föreskrifterna kommer att läggas ut på externwebben och i nyhetsbrev till prenumeranter på externwebbens prenumerationstjänst samt lämnas till Svensk Sjöfart.

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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Föreskriften bidrar till funktionsmålet genom att det kompletterar befintlig EU-förordning med två paragrafer och därigenom skapar förutsättningar för svenska sjöfartsaktörer att leva upp till gällande krav.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

EU-förordningen om fartygsåtervinning syftar till att minska negativa miljö- och hälsoeffekter. Den kompletterande föreskriften handlar om tidsangivelser och bidrar därför indirekt till 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	Förutsebarhet, harmoniserat med grannländer, minskat administrativ börda med samma tidsgränser som för besiktning för förnyelse av andra certifikat			Tidsfrist - En fastställd tidsgräns som är harmoniserad med Finland. Besiktning för förnyelse av intyg – det maximala intervallet enligt förordningen är valt, vilket också är samma intervall som andra certifikat, det bedöms ha färst konsekvenser
Medborgare	-	-	-	-
Staten m.fl.	Förutsebarhet samt minsta möjliga administrativa börda vad gäller tidsintervallet för besiktning för förnyelse av intyg.			Arbetsuppgiften kopplad till tidsfristen kräver liten arbetsinsats av Transportstyrelsen. Vad gäller tidsintervallet för besiktning för förnyelse av intyg så är tillsynen i de allra flesta fall delegerad till erkända organisationer.
Externa effekter				
Totalt				Övervägande positiva konsekvenser

E. Förslagets proportionalitet

Föreskrifterna går inte utöver vad som krävs enligt EU-förordningen, utan preciserar endast hur förordningens krav ska tillämpas i Sverige. Den föreslagna tidsfristen är proportionerlig i jämförelse med våra grannländers implementering, se avsnitt 3.3. Av förordningen framgår att tidsintervallet får vara högst fem år, vilket är det tidsintervall vi har valt.

Utifrån dessa aspekter har vi bedömt att de föreslagna föreskrifterna är proportionerliga och att förslaget inte medför mer långtgående kostnader och begränsningar för de som berörs än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna.

Nämn gärna även att det av förordningen framgår att tidsintervallet får vara högst fem år, vilket ni valt.

F. Uppföljning och utvärdering

Vad gäller avsiktsanmälan skulle det vara möjligt att undersöka om det valda tidsintervallet för avsiktsanmälan medfört problem för fartygsägarna genom att utvärdera hur ofta ansökan om undantag har gjorts. Indikationer kan också komma på annat sätt, exempelvis genom klagomål från branschen.

Uppföljning av det föreslagna tidsintervallet för förnyelse av intyg kan göras genom dialog med erkända organisationer, fartygsägare och eventuellt inspektörer där eventuella problem kan kartläggas.

G. Samråd

Vi har samlat in underlag i frågan från tre erkända organisationer och varit i kontakt med vår motsvarande myndighet i Finland för att ta reda på hur de har reglerat tidsramarna. Det finns ingen samrådsskyldighet enligt det svenska regelverket.

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

Lina Petersson
miljo@transportstyrelsen.se