

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens förslag till ändringar av föreskrifterna om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden)

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår en ändring i 1 § och bilagan till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden). Genom ändringen införlivas IMO-resolutionerna MEPC.345(78) och MSC.526(106) om ändringar i IBC-koden i svensk rätt.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

För transport till sjöss av flytande skadliga ämnen i bulk har internationella sjöfartsorganisationen, IMO, under konventionerna SOLAS¹ och MARPOL², antagit IBC-koden, The International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk.

Koden finns införlivad i svensk rätt genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden).

IMO-resolutionerna MEPC.345(78) och MSC.526(106), med ändringar till IBC-koden, träder i kraft internationellt den 1 juli 2024.

För att verka i enlighet med Sveriges transportpolitiska mål och efterleva de åtaganden som Sverige har gentemot IMO och införliva internationell reglering av sjöfarten bör resolutionerna därför införlivas genom ändring av föreskrifterna.

2. Vad ska uppnås?

Den senaste ändringen av IBC-koden ska införlivas i svensk författning, i syfte att ändringen ska bli gällande i svensk rätt.

Ändringen innebär att hängda vattentäta dörrar i fartyg ska vara utrustade med indikering öppen/ stängd lokalt och på fartygets brygga samt stängning

¹ International Convention for the Safety of Life at Sea.

² International Convention for the Prevention of Pollution from Ships.

med centralvred och normalt stängda till sjöss men får öppnas för passage. Dessa vattentäta dörrar anses då inte vara en flödningsöppning i skadestabilitetsberäkningarna.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om föreskriftsändringen inte genomförs kommer Sverige att bryta mot sina internationella åtaganden att införliva den antagna ändringen till IBC-koden.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det har inte identifierats några alternativ som inte innebär reglering för att åstadkomma vad vi vill uppnå i frågan.

3.3 Regleringsalternativ

Det bedöms inte finnas några andra lämpliga regleringsalternativ vad gäller att införa de senaste resolutionerna av IBC-koden i nationell rätt, än att detta sker genom ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk.

4. Vilka är berörda?

Framför allt berörs rederier som utför nybyggen av fartyg som omfattas av IBC-koden.

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.

Införlivandet av ändringen medför inte retroaktiva krav för befintliga fartyg, utan ändringen gäller vid nybyggnad. De nya kraven förväntas inte medföra några direkt högre kostnader för de redare som bygger nya fartyg.

5.2 Medborgare

Ändringen bedöms inte få effekter för medborgare.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Ändringen bedöms inte få effekter för staten, regioner eller kommuner.

5.4 Miljö

Ändringen bedöms inte få några miljöeffekter.

5.5 Externa effekter

Ändringen bedöms inte få externa effekter annat än att ändringen bidrar till ett säkrare transportsystem för denna typ av transporter.

6. **Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Det saknas utrymme för Sverige att göra några egna avvägningar – ändringarna i det internationella regelverket är på detaljnivå och ska införas i överenskommen lydelse. Några alternativ har därför inte övervägts.

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

Transportstyrelsens bemyndiganden för att meddela de föreskriftsändringar som föreslås finns i 2 kap. 1 och 4 §§ fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) samt i 4 kap. 1 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg (FÅFF).

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

EU-rätten reglerar inte transporter till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk. Det är Transportstyrelsens bedömning att förslaget inte strider mot gemenskapsrätten. Den föreslagna regleringen överensstämmer helt med de internationella konventionerna (SOLAS och MARPOL).

Det är Transportstyrelsens bedömning att de föreslagna föreskrifterna inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen eftersom föreskrifterna avser att uppfylla skyldigheter som följer av internationella avtal (SOLAS och MARPOL) som leder till att enhetliga tekniska specifikationer införs inom unionen (se 11 § i förordningen (1994:2029) om tekniska regler).

Transportstyrelsen bedömer vidare att anmälningsplikt enligt tjänstedirektivet inte föreligger. Tjänstedirektivet är tillämpligt på de tjänster som inte uttryckligen undantas. Av direktivet framgår att tjänster på transportområdet som omfattas av avdelning V i EG-fördraget (nuvarande avdelning VI i EUF-fördraget) inte omfattas av direktivets tillämpningsområde. De tjänster som regleras genom föreliggande förslag, transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk, är sådana tjänster på transportområdet som alltså inte omfattas av tjänstedirektivet.

Föreskrifterna innehåller inget datalokaliseringskrav, varför anmälan enligt 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 (dataflödesförordningen) inte är aktuell.

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

Ändringarna i det internationella regelverket träder i kraft den 1 juli 2024. De svenska föreskrifterna bör träda i kraft vid samma tidpunkt.

Information om ändringsföreskriften kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats.

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?

Att regleringen av transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk är uppdaterad och i enlighet med internationella bestämmelser bedöms kunna få en positiv påverkan på funktionsmålet genom att svenska fartyg kan utföra transporter på samma villkor som fartyg flaggade i andra länder. Regleringen bidrar till ökad tillgänglighet och god kvalitet i transportsystemet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Intentionen med arbetet inom IMO för att utveckla IBC-koden går i linje med hänsynsmålet. Regleringen som syftar till säkrare transporter och minskade utsläpp till vatten bidrar positivt till hänsynsmålet och det övergripande generationsmålet för miljön.

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				
Medborgare				
Staten m.fl.				
Externa effekter				
Totalt				

E. Samråd

Havs- och vattenmyndigheten och Naturvårdsverket ska, enligt 4 kap. 1 § FÅFF, ges tillfälle att yttra sig innan Transportstyrelsen meddelar föreskrifter om fartygs konstruktion, utrustning och drift för att förebygga eller begränsa förorening samt om certifikat som visar att sådana föreskrifter är uppfyllda. Dessa två myndigheter kommer därför att ges möjlighet att yttra sig över förslaget i och med att det skickas på remiss.

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

Helena Ragnarsson, sakhandläggare
helena.ragnarsson@transportstyrelsen.se

Marie Öhmark, jurist
marie.ohmark@transportstyrelsen.se