TRANSPORT STYRELSEN

Konsekvensutredning

Datum
2026-11-23

Dnr/Beteckning
TSF 2024-20

Handläggare
Charlotta Rennwandt
Sjö- och luftfart
Enheten för fartyg och sjövärdighet
Sektionen för fartygssäkerhet

Konsekvensutredning av ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg samt i andra föreskrifter som innehåller hänvisningar till bestämmelser om arbetsmiljö

Transportstyrelsens förslag:

Att:

- ändra Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg för att anpassa föreskrifterna till Arbetsmiljöverkets ändrade regelstruktur,

- införliva Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2668 av den 22 november 2023 om ändring av direktivet 2009/148/EG om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för asbest i arbetet,

- införliva Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/869 av den 13 mars 2024 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/37/EG och rådets direktiv 98/24/EG vad gäller gränsvärdena för bly och dess oorganiska föreningar och för diisocyanater,

- sätta ikraft Arbetsmiljöverkets regler i förhållande till medicinska kontroller för arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär exponering för bly eller kadmium, och

- genomföra följdändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006) samt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:109) om bostadsutrymmen på fiskefartyg.

REMISS

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Bakgrund

Reglering av arbetsmiljön för fartygsarbete sker sedan år 2003 genom arbetsmiljölagen, arbetsmiljöförordningen, kapitel fyra fartygssäkerhetslagen (2003:364) och kapitel fem fartygssäkerhetsförordningen (2003:438). Transportstyrelsen har gett ut föreskrifter rörande arbetsmiljö på fartyg genom Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2019:56) om arbetsmiljö på fartyg. Genom TSFS 2019:56 sätter Transportstyrelsen ikraft de av Arbetsmiljöverkets regler som är relevanta för arbetsmiljö på fartyg.

Detta system – att Transportstyrelsen sätter ikraft relevanta regler från Arbetsmiljöverket – är baserat på att Transportstyrelsen är den myndighet som har bemyndigande för att föreskriva på området. Även om Arbetsmiljöverket inte har bemyndigande att föreskriva om arbetsmiljö på fartyg är många av de reglerna applicerbara på fartyg varpå Transportstyrelsen sätter relevanta regler ikraft.

Arbetsmiljöverket har ändrat strukturen för sina föreskrifter och allmänna råd. De skäl som angavs vara de viktigaste för förändringen var:

- ett mer överblickbart och sammanhållet regelverk som det ska bli lättare att hitta i och som gör det lättare att förstå vilka föreskrifter som gäller på en arbetsplats.
- Ett regelverk som det ska vara lättare att förstå. Både genom ett enklare och enhetligare språk på många ställen, men exempelvis också genom att det på många ställen har gjorts tydligare vem som är ansvarig för att föreskrifterna efterlevs[1].

Arbetsmiljöverket har haft som utgångspunkt att inte ändra skydds- eller kravnivån. Det föreligger däremot ett undantag som inte rör Transportstyrelsens område (föreskrifterna som riktar sig till byggherrar, projektörer och byggarbetsmiljösamordnare). Reglerna genom Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur trädde i kraft 1 januari 2025.

Utöver ändring i regelstrukturen har Arbetsmiljöverket införlivat Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2668 om ändring av direktiv 2009/148/EG om skydd av arbetstagare mot risker relaterade till exponering

[1] Arbetsmiljöverket, *Remissrapport – En övergripande redovisning av hur remissynpunkter på förslaget på en ny struktur för Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd bedömts och omhändertagits*, rapport 2018/025480, s. 4.

REMISS

för asbest i arbetet (härefter omnämnt som ändringsdirektivet). Det direktivet behöver också införlivas vad gäller fartyg. Medlemsländerna skulle senast den 21 december 2025 ha infört dessa förändringar i nationell lagstiftning med undantag från det andra steget som ska vara genomfört till den 21 december 2029.

Vidare har Arbetsmiljöverket införlivat Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/869 av den 13 mars 2024 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/37/EG och rådets direktiv 98/24/EG vad gäller gränsvärdena för bly och dess oorganiska föreningar och för diisocyanater (härefter omnämnt som direktivet för bly mm.) Även det direktivet behöver införlivas vad gäller fartyg. Medlemsländerna skulle senast den 9 april 2026 ha införlivat de aktuella gränsvärdena i nationell lagstiftning.

Arbetsmiljöverket har sedan tidigare haft regler om medicinska kontroller med bedömning för tjänstbarhetsintyg för de arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär exponering för bly, kadmium eller kvicksilver. Reglerna om medicinska kontroller vid arbete med bly och kadmium har emellertid inte varit ikraft avseende fartygsarbete. Även om det torde vara ovanligt att fartygsarbete innebär annat än försumbar exponering för dessa metaller ser Transportstyrelsen inte några egentliga skäl till att fartygsarbete ska vara undantaget dessa regler. Förslaget innebär därför att bestämmelser om medicinska kontroller sätts i kraft så att kraven gäller vid arbete med alla tre metaller.

Transportstyrelsen har ytterligare föreskrifter där det antingen finns hänvisningar till TSFS 2019:56 om arbetsmiljö på fartyg eller bestämmelser genom vilka regler från Arbetsmiljöverket har satts ikraft. Det är följande föreskrifter som är i behov av ändringar för att bli korrekta i förhållande till de ändringar som Arbetsmiljöverket har genomfört:

- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart,
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2013:68) om bostadsutrymmen ombord på fartyg som omfattas av sjöarbetskonventionen (MLC 2006), och
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2019:109) om bostadsutrymmen på fiskefartyg.

Det rör sig dels om uppdateringar av hänvisningar till föreskrifter i Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur, dels om språkliga och redaktionella ändringar. Ändringarna bedöms inte få några andra konsekvenser än de som beskrivs i avsnitten 5.1.1 och 5.1.3. De behandlas därför inte ytterligare i denna konsekvensutredning.

REMISS

Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:12) om kylanläggningar med ammoniak på fartyg sätter i kraft Arbetarskyddsstyrelsens föreskrifter (AFS 1999:4) om tryckbärande anordningar. År 2016 ersatte Arbetsmiljöverket emellertid AFS 1999:4 med nya föreskrifter om tryckbärande anordningar (AFS 2016:1). Transportstyrelsen har inom ramen för detta föreskriftsarbete inte utrett huruvida kravnivåerna i Arbetsmiljöverkets föreskrifter har ändrats sedan SJÖFS 2004:12 trädde i kraft. Behovet av en eventuell uppdatering av SJÖFS 2004:12 kommer därför att ses över i ett separat föreskriftsarbete.

1.2 Problembeskrivning

I och med den nya regelstrukturen har Arbetsmiljöverket upphävt de föreskrifter (AFS:ar) som Transportstyrelsen har satt i kraft genom bestämmelser i föreskrifterna om arbetsmiljö på fartyg. Det har framförallt skapat en osäkerhet för branschen i fråga om vilka regler som egentligen gäller för fartygsarbete. Det har också blivit svårare att hitta de för fartyg gällande och relevanta reglerna. Strukturen i Transportstyrelsens föreskrifter speglar inte längre strukturen i Arbetsmiljöverkets föreskrifter. De förtydliganden och förenklingar som Arbetsmiljöverket åstadkommit har inte kommit sjöfarten till godo.

Ändringsdirektivet samt direktivet för bly mm. är tillämpliga på fartyg. Utan ett nationellt införlivande av kraven uppfyller inte Sverige sina gemenskapsrättsliga förpliktelser fullt ut.

Vid fartygsarbete kan det finnas risk för att arbetstagare exponeras för metallerna kvicksilver, bly och kadmium. Även om det bedöms som relativt ovanligt att arbete ombord medför annat än försumbar exponering för dessa metaller, bör reglerna om medicinska kontroller kopplad till sådan exponering gälla lika för alla arbetsgivare och arbetstagare. Bestämmelser om medicinska kontroller finns redan i gällande föreskrifter, men för ökad tydlighet och enhetlighet behöver de särskilda bestämmelserna om medicinska kontroller kopplade till exponering för bly och kadmium också sättas i kraft, på samma sätt som bestämmelserna kopplade till kvicksilver. Skillnader i fråga om kraven på medicinska kontroller vid exponering för metaller kan i värsta fall medföra en risk för att vissa arbetstagare fortsätter att utsättas för en skadlig exponering utan att det upptäcks eller åtgärdas.

2. Vad ska uppnås?

Syftena med arbetet är att:

- Tillse att det finns korrekta och relevanta regler vad gäller arbetsmiljö på fartyg.

REMISS

- Tillse att de förtydliganden och förenklingar som Arbetsmiljöverket åstadkommit ska komma sjöfarten till godo.
- Tillse att förutsättningarna för en god arbetsmiljö är lika på fartyg och landbaserade arbetsplatser
- Införliva de regler som härrör från ändringsdirektivet samt direktivet för bly mm.

Vad gäller ändringsdirektivet är syftet att förbättra skyddet av arbetstagare som exponeras för asbest och därmed minska sannolikheten för att exponerade arbetstagare drabbas av asbestrelaterade sjukdomar. Dessa förbättringar är till följd av ny vetenskaplig och teknisk utveckling på området[2].

Målet för direktivet om bly mm. är att skydda arbetstagare mot hälso- och säkerhetsrisker som uppkommer eller kan uppkomma vid exponering för kemiska agenser och reproduktionstoxiska ämnen i arbetet, inbegripet förebyggande av sådana risker.[3]

3. Vilka är lösningsalternativen?

I detta avsnitt beskrivs de olika lösningsalternativen.

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om Transportstyrelsen inte vidtar några åtgärder, utan låter saken bero som den är idag, kommer referenserna till Arbetsmiljöverkets föreskrifter fortsatt hänvisa till regler som är upphävda av Arbetsmiljöverket från och med 1 januari 2025. Juridiskt sett gäller fortsatt de regler som Transportstyrelsen hänvisar till och har satts ikraft trots att dessa är upphävda av Arbetsmiljöverket. Genom detta kan det uppstå osäkerhet hos den som ska tillämpa reglerna i fråga om vilka regler som gäller för fartygsarbete. En möjlig konsekvens kan också vara att de äldre reglerna blir svårare att hitta för användaren då Arbetsmiljöverket har upphävt reglerna. Därutöver kan det bli svårare för användaren att hitta rätt i de av Arbetsmiljöverket upphävda föreskrifterna eftersom de inte presenteras i samma format som de nya reglerna. Vidare får de som omfattas av reglerna inte del av det som Arbetsmiljöverket i huvudsak avsåg med ändringen av regelstrukturen; ett regelverk som det ska vara lättare att hitta i och förstå.

REMISS

[2] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2668 om ändring av direktiv 2009/148/EG om skydd av arbetstagare mot risker relaterade till exponering för asbest i arbetet, skäl 7.
[3] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/869 av den 13 mars 2024 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/37/EG och rådets direktiv 98/24/EG vad gäller gränsvärdena för bly och dess oorganiska föreningar och för diisocyanater, skäl 31.

Ur ett sakligt perspektiv väntas inga betydande konsekvenser om det inte vidtas några åtgärder då Arbetsmiljöverket inte hade som syfte att ändra skydds- eller kravnivån genom ändringen av regelstrukturen. Om Transportstyrelsen inte anpassar sina föreskrifter till Arbetsmiljöverkets nya struktur kommer däremot Arbetsmiljöverkets framtida justeringar av kravnivåer att behöva fogas in i Transportstyrelsens nuvarande föreskriftsstruktur. Det riskerar att bli onödigt krångligt och skapa ett ”lapptäcke” av regler där fördelarna med att sätta i kraft Arbetsmiljöverkets föreskrifter går helt förlorat.

Om ingenting görs i förhållande till reglerna från ändringsdirektivet samt direktivet om bly mm. kommer Sverige inte att uppfylla sina gemenskapsrättsliga förpliktelser.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

För att reglerna ska bli juridiskt bindande krävs det reglering. Att informera eller välja andra tillvägagångssätt som inte innebär reglering blir inte juridiskt bindande varpå den typen av alternativ inte är aktuellt. Avsikten är att kravbilden, i den mån det är möjligt med hänsyn tagen till den särskilda arbetsmiljö som arbete ombord på fartyg kan utgöra, ska vara densamma för arbetsmiljön ombord på fartyg som den på andra arbetsplatser. De juridiskt bindande rättsreglerna blir särskilt viktiga eftersom det förekommer straffansvar och sanktionsavgifter.

Om de omnämnda direktiven inte införlivas nationellt uppfyller inte Sverige sina gemenskapsrättsliga förpliktelser. Därmed blir reglering det enda alternativet.

3.3 Regleringsalternativ

För att uppnå syftet – tillse att det finns korrekta och relevanta regler vad gäller arbetsmiljö på fartyg – finns det alternativa lösningar för hur reglerna kan utformas i förhållande till att behålla befintlig reglering som den är. Att införliva de omnämnda direktiven ger ett begränsat utrymme vad gäller alternativen för reglernas utformning och från när de ska börja gälla.

I avsnitt 3.3.1 – 3.3.5 redovisas de olika förslagen grupperade utifrån:

- systemet för att sätta reglerna ikraft,
- strukturen för hur reglerna presenteras i föreskrifterna, samt
- reglernas innehåll och utformning.

Alternativen innefattar en beskrivning om vad de innebär, tänkbar utformning samt vad Transportstyrelsen förordar. I de fall ändringarna föranleder konsekvenser eller kräver en närmare beskrivning av varför det inte blir konsekvenser framgår detta av avsnitt 5.

REMISS

3.3.1 Regleringsalternativ – systemet för att sätta reglerna ikraft

Alternativ 1. Bevara nuvarande system – hänvisningar till Arbetsmiljöverkets regler (Transportstyrelsens förslag)

Ett regleringsalternativ för att sätta reglerna ikraft är att bevara nuvarande system; de regler som Arbetsmiljöverket föreskriver och som är relevanta för arbetsmiljö på fartyg sätts ikraft av Transportstyrelsen genom referenser till Arbetsmiljöverkets regler. Då detta förslag är det som Transportstyrelsen förordar och det inte medför några ändringar i sak finns det inte någon beskrivning av konsekvenser under avsnitt 5.

Alternativ 2. Ändra system – Transportstyrelsen kopierar Arbetsmiljöverkets regler

Ett annat regleringsalternativ vore att ändra nuvarande system för hur reglerna sätts ikraft; att Transportstyrelsen kopierade reglerna som Arbetsmiljöverket har om arbetsmiljö där reglerna också är relevanta för fartyg istället för att sätta ikraft AFS:arna. Detta alternativ är inte övervägt närmre då det skulle medföra en mer långtgående strukturell förändring vilken inte ryms inom ramen för detta arbete.

Nuvarande utformning i TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
Reglerna sätts ikraft genom hänvisningar till Arbetsmiljöverkets regler.	Transportstyrelsen förordar att nuvarande system bevaras. Detta med hänsyn till att en ändring i systematiken vore omotiverat då det skulle medföra en större förändring av våra föreskrifter än vad som är nödvändigt för att anpassa till Arbetsmiljöverkets nya struktur.

3.3.2 Regleringsalternativ – strukturen för hur reglerna presenteras

Alternativ 1. Bevara nuvarande struktur – alfabetisk ordning

Ett förslag är att bibehålla nuvarande struktur och presentera reglerna i Transportstyrelsens föreskrifter i alfabetisk ordning.

Alternativ 2. Ändra nuvarande struktur – korrelera med Arbetsmiljöverkets nya struktur (Transportstyrelsens förslag)

REMISS

Genom att Arbetsmiljöverket flyttade 67 av sina föreskrifter till 15 mer omfattande föreskrifter genomfördes även en viss omgruppering och vissa ändringar av titlarna för de nya föreskrifterna. Ett alternativ är att Transportstyrelsen ändrar strukturen för hur reglerna presenteras för att korrelera med Arbetsmiljöverkets nya struktur och nya titlar.

I en ny struktur skulle tidigare kapitel 2 i TSFS 2019:56 upphävas för att ersättas med åtta nya kapitel (2 – 2 g). Det skulle också medföra att reglerna i TSFS 2019:56 presenteras utifrån de grupperingar och titlar som Arbetsmiljöverket använder för sina nya föreskrifter.

Transportstyrelsen förordar denna lösning. Även om lösningen är av strukturell natur och inte innefattar sakliga förändringar är det ändå en så pass stor förändring att det väntas ge konsekvenser vilka beskrivs under avsnitt 5.

Nuvarande utformning i TSFS 2019:56	**Förslag till ändring som Transportstyrelsen förordar**
Alfabetisk ordning.	Transportstyrelsen förordar att den nuvarande alfabetiska strukturen i TSFS 2019:56 frångås till förmån för en ny struktur som korrelerar med Arbetsmiljöverkets nya grupperingar och nya titlar.

REMISS

3.3.3 Regleringsalternativ – reglernas utformning och innehåll

I Arbetsmiljöverkets strukturändring har utgångspunkten varit att skydds- och kravnivån inte skulle förändras annat än för byggherrar, projektörer och byggarbetsmiljösamordnare.[4] Transportstyrelsen har haft samma grundprincip, men i vissa fall har det uppstått behov av ändringar i sak eller av redaktionell karaktär. I detta avsnitt följer förslag på ändringar i reglernas utformning och innehåll.

3.3.3.1 Regeln om isolerad plats tas bort

I nuvarande 2 kap. 35 § TSFS 2019:56 finns det ett krav om förbindelse för kommunikation mellan arbetstagare och annan bemannad plats på fartyget, lämpligen bryggan, om ensamarbete kan komma att utföras på isolerad plats.

Begreppet *isolerad plats* har emellertid lett till svårigheter att förstå bestämmelsen och när kravet på kommunikationsutrustning gäller. Transportstyrelsen har till exempel fått frågan om vad som krävs för att ensamarbete,

[4] Arbetsmiljöverkets webbplats, Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur, Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur - Arbetsmiljöverket, senast kontrollerad 24 september 2026.

såsom det beskrivs i Arbetsmiljöverkets föreskrifter, ska anses utföras ”på isolerad plats”. Arbetsmiljöverkets föreskrifter har också tolkats så att de, vid påtaglig risk för kroppsskada genom olycksfall, i praktiken redan ställer krav på en sådan kommunikationsförbindelse som avses i 2 kap. 35 § TSFS 2019:56.

Transportstyrelsen konstaterar att Arbetsmiljöverkets beskrivning i 6 kap. 1 § AFS 2023:2 om planering och organisering av arbetsmiljöarbete – grundläggande skyldigheter för dig med arbetsgivaransvar, av vad ensamarbete är, inkluderar arbete som utförs på ”isolerad plats” både om isoleringen är av fysisk eller social karaktär. Utgångspunkten är att arbetsmiljöreglering för fartyg så långt som möjligt ska vara lika den som gäller för landbaserade arbetsplatser förutom när sjöfartens särskilda förhållanden kräver andra regler. Regleringen får naturligtvis inte heller vara otydlig. Det är Transportstyrelsens bedömning att de bestämmelser om ensamarbete i AFS 2023:2 som sätts i kraft genom förslaget till nya föreskrifter om arbetsmiljön på fartyg ger en likvärdig och tillräcklig skyddsnivå för arbetstagare på fartyg utan tillägget i nuvarande 2 kap. 35 § TSFS 2019:56. Det finns egentligen inte heller anledning att anta att ensamarbete på fartyg generellt sett är mer riskfyllt, och kräver andra insatser, än ensamarbete på arbetsplatser i land. Det är därför inte motiverat att ha en annan reglering för fartyg än den som följer av Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Att nuvarande bestämmelse om krav på kommunikationsutrustning vid arbete på isolerad plats dessutom orsakar otydligheter motiverar att kravet tas bort.

Att regeln tas bort föranleder inga konsekvenser då bestämmelser om ensamarbete i AFS 2023:2 ger en likvärdig och tillräcklig skyddsnivå för arbetstagare på fartyg. Därmed beskrivs inga konsekvenser under avsnitt 5.

Nuvarande 2 kap 35 § TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
På fartyg där ensamarbete kan förekomma på isolerad plats, ska en förbindelse upprättas för kommunikation mellan arbetstagaren och annan bemannad plats, lämpligtvis på bryggan.	Förslag att den särskilda skrivningen om isolerad plats tas bort. ~~På fartyg där ensamarbete kan förekomma på isolerad plats, ska en förbindelse upprättas för kommunikation mellan arbetstagaren och annan bemannad plats, lämpligtvis på bryggan.~~ Bestämmelser om ensamarbete i AFS 2023:2 sätts i kraft genom hänvisning.

REMISS

3.3.3.2 Förslag om förtydligande av begreppen byggnad och byggnadsdel

Arbetsmiljöverkets föreskrifter innehåller bestämmelser om lokaler, byggnader och byggnadsdelar (se t.ex. AFS 2023:13). Föreskrifterna gäller redan idag för fartyg men Transportstyrelsen har noterat att begreppen kan skapa osäkerhet i fråga om tillämpningen för fartyg. För att undanröja den osäkerheten och för att undvika eventuella missförstånd har vi bedömt att det är lämpligt att ta in ett förtydligande om att när det i Arbetsmiljöverkets föreskrifter står om byggnader, byggnadsdelar och lokaler så ska bestämmelsen istället gälla fartyg, delar av fartyg eller utrymmen på fartyg.

Eftersom reglerna där begreppen aktualiseras har gällt och tillämpats på fartyg sedan tidigare är tillägget endast ett förtydligande som inte föranleder några andra konsekvenser än att reglerna blir lättare att förstå och tillämpa. Därmed beskrivs inga konsekvenser under avsnitt 5.

Nuvarande TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
---	Förslag om nytt andra stycke i 1 kap. 5 §: *Vad som sägs om byggnad, byggnadsdel och lokal i Arbetsmiljöverkets föreskrifter ska vid tillämpningen av dessa föreskrifter avse fartyg, del av fartyg eller utrymme ombord på fartyg.*

3.3.3.3 Förtydligande om syftet vid undantag från kravet på tillstånd samt tillägg av termen *sanering*

I nuvarande 2 kap. 18 § TSFS 2019:56 finns förutsättningarna för när viss hantering av asbesthaltigt material får göras utan tillstånd. För att bättre belysa det som reglerna primärt syftar till – det vill säga att ge skydd för arbetstagarna – föreslås ett tillägg. Det är inte en ändring i saklig mening då skyddet för arbetstagarna finns uttryckt i mer generella ordalag på annat håll, men det är av vikt i sammanhanget att betona arbetstagarnas skydd utöver hänsyn till fartygets säkra framfart och sjösäkerheten i övrigt.

Termen *sanering* har också lagts till i paragrafen. Liksom Arbetsmiljöverket framhåller i sin konsekvensutredning[5] är detta enbart en språklig förändring som inte medför några konsekvenser.

[5] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten (AFS 2023:13), om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14) och medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15),* beteckning 2024/060237, s. 10.

REMISS

Då tilläggen inte utgör vare sig ändringar i saklig mening eller bedöms ge konsekvenser av annan orsak, framgår ingen redogörelse av konsekvenser under avsnitt 5.

Nuvarande 2 kap. 18 § TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
Om behandling, bearbetning eller rivning av asbesthaltigt material måste utföras omedelbart med hänsyn till fartygets säkra framförande och sjösäkerheten i övrigt, får befälhavaren besluta att arbetet ska utföras trots att tillstånd från Transportstyrelsen saknas. Innan befälhavaren fattar ett sådant beslut ska samråd ha skett med skyddskommittén eller, om sådan saknas, skyddsombudet. Beslutet ska antecknas i skeppsdagboken eller, om sådan inte finns, antecknas särskilt. Av anteckningarna ska skälen till beslutet samt eventuellt avvikande meningar framgå.	Förslag om förtydligande i 2 e kap. 3 § TSFS 2019:56: Om behandling, bearbetning, rivning eller *sanering* av asbesthaltigt material måste utföras omedelbart med hänsyn till fartygets säkra framförande, *skyddet för arbetstagarna eller* sjösäkerheten i övrigt, får befälhavaren besluta att arbetet ska utföras trots att tillstånd från Transportstyrelsen saknas. Innan befälhavaren fattar ett sådant beslut ska samråd ha skett med skyddskommittén eller, om sådan saknas, skyddsombudet. Beslutet ska antecknas i skeppsdagboken eller, om sådan inte finns, antecknas särskilt. Av anteckningarna ska skälen till beslutet samt eventuellt avvikande meningar framgå.

REMISS

3.3.3.4 Underrätta skyddsombudet om anställning av minderårig

I nuvarande 3 kap. 3 § 3 stycket finns en reglering som medför att om det finns ett skyddsombud eller ett elevskyddsombud ska ombuden få möjlighet att delta i undersökningar och riskbedömningar och yttra sig över valet av arbetsuppgifter för minderåriga. Av nuvarande 3 kap. 6 § TSFS 2019:56 framgår att skyddsombud, om sådant finns, ska underrättas om vilka arbetsuppgifter en minderårig ska utföra.

Det finns ingen bestämmelse i Arbetsmiljöverkets regler som exakt motsvarar 3 kap. 6 § TSFS 2019:56. Däremot finns en variant som innefattar att skyddsombud ska meddelas om en arbetsgivare beslutar att anställa en minderårig (se 8 kap. 7 § 2 st. AFS 2023:2). Eftersom det inte bedöms finnas några skäl att i denna fråga ha en annan reglering än Arbetsmiljöverket bör bestämmelsen ensas med Arbetsmiljöverkets regel. Därför

föreslås en ändring av nuvarande 3 kap. 6 § TSFS 2019:56. Ändringen innefattar ett ansvar för arbetsgivare, befälhavare och uppdragsgivare att underrätta skyddsombudet vid anställning av minderårig. I sak kommer skyddsombud, om sådant finns, fortfarande få del av vilka arbetsuppgifter som är tänkta för den minderårige genom nuvarande 3 kap. 3 § 3 st. TSFS 2019:56. Skillnaden i det förordade förslaget är att det blir tydligare att skyddsombudet ska informeras om det fattas beslut att anställa en minderårig.

Den föreslagna ändringen väntas inte ge några andra konsekvenser än att reglerna blir lättare att förstå och tillämpa. Då det fortfarande handlar om en uppgift som ska rapporteras till skyddsombudet ges det inte någon vidare beskrivning under avsnitt 5.

Nuvarande 3 kap. 6 § TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
Skyddsombud, om sådant finns, ska underrättas om vilka arbetsuppgifter den minderårige ska utföra.	Förslag om justering av 3 kap. 6 § TSFS 2019:56: *Arbetsgivare, befälhavare och uppdragsgivare ska underrätta skyddsombudet om beslut att anställa en minderårig.*

REMISS

3.3.3.5 Förtydligande genom att inkludera befälhavaren som ansvarig för att ordna med rast för minderåriga

I nuvarande 3 kap. 12 § TSFS 2019:56 framgår att det är arbetsgivare eller uppdragsgivare som ska ordna med rast för minderåriga under ett visst intervall. Det är inte tvunget att vare sig arbetsgivare eller uppdragsgivare är den som är närmst att kunna tillse och ordna med rast. Befälhavaren har i mångt och mycket ett långtgående ansvar för de ombordanställda och är den som oftast är fysiskt på plats för att kunna ordna med exempelvis rast. Att – som det framgår av förslaget – lägga till ”befälhavare” som en alternativ part att ordna med rast betraktas vara en rättelse snarare än en ändring i sak då detta ligger i linje med hur ansvaret är fördelat i övriga regler i kapitel 3. Förtydligandet medför inga andra konsekvenser än att reglerna blir lättare att förstå och tillämpa. Därmed beskrivs inga konsekvenser under avsnitt 5.

Nuvarande 3 kap 12 § TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
Arbetsgivare eller uppdragsgivare ska ordna med en rast om minst 30 minuter, om möjligt sammanhängande,	Förslag att ”befälhavare” läggs till i 3 kap. 12 §:

Nuvarande 3 kap 12 § TSFS 2019:56	Förslag som Transportstyrelsen förordar
senast efter fyra och en halv timmes arbete.	Arbetsgivare, *befälhavare* eller uppdragsgivare ska ordna med en rast om minst 30 minuter, om möjligt sammanhängande, senast efter fyra och en halv timmes arbete.

3.3.3.6 Inkludera begränsning av trädammsexponering för minderåriga

I bilaga 2 i nuvarande TSFS 2019:56 framgår de arbetsmetoder, arbetsuppgifter och riskkällor som är förbjudna för minderåriga eller endast är tillåtna under vissa förutsättningar. Arbetsmiljöverket har genom en tidigare ändringsföreskrift (AFS 2014:42) till AFS 2012:3 reglerat arbete som innebär exponering för trädamm under vissa förutsättningar som förbjudet för minderåriga. I Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur finns förbudet mot exponering i AFS 2023:2 och gränsvärdena framgår av AFS 2023:14. Transportstyrelsen har inte satt den ursprungliga regeln om arbete som innebär trädammsexponering ikraft, vilket nu föreslås. Detta med anledning av att det inte kan uteslutas att arbetsuppgifter ombord på fartyg kan generera sådan exponering. Konsekvenserna av detta förslag beskrivs under avsnitt 5.

Nuvarande regel i TSFS 2019:56	Förslag som Transportstyrelsen förordar
---	Förslag om tillägg av ny punkt 10 i bilaga 2 TSFS 2019:56: *Arbete som medför exponering för trädamm som inte är godtagbar, med hänsyn till gränsvärdet i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:14) om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön.*

3.3.3.7 Exkludera regel om dykeriarbete för minderåriga

Transportstyrelsen föreslår att punkt 18 i bilaga 2 om arbetsuppgifter som är förbjudna för minderåriga tas bort. Punkten gäller dykeriarbete och arbete som utförs under förhöjt tryck i en tryckkammare eller liknande. Det är Transportstyrelsens bedömning att myndigheten saknar bemyndigande att meddela föreskrifter om dykeriarbete, eftersom dykeriarbete inte kan anses vara fartygsarbete. Arbetsmiljöverkets tidigare gällande föreskrifter om

REMISS

dykeriarbete (AFS 2010:16) har därför inte varit satta i kraft av Transportstyrelsen. De justeringar till Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur som nu föreslås exkluderar bestämmelserna om dykeriarbete som numera återfinns i 6 kap. i AFS 2023:13 om risker vid vissa typer av arbeten. Eftersom Transportstyrelsen inte har bemyndigande för att sätta i kraft Arbetsmiljöverkets regler om dykeriarbete, finns det inte heller förutsättningar för myndigheten att föreskriva om ett förbud mot att minderåriga sysselsätts i sådant arbete. Genom att ta bort punkten i bilagan korrigeras således en tidigare inkonsekvens i Transportstyrelsens föreskrifter. Arbetsmiljöverkets föreskrifter om dykeriarbete är tillämpliga på allt dykeriarbete. Det generella förbudet mot att låta minderåriga utföra sådant arbete regleras uttömmande i 8 kap. 10 § och bilaga 2 i AFS 2023:2. Rättsläget förblir således oförändrat. Arbetsmiljöverkets förbud gäller på samma sätt som tidigare. Att bestämmelsen tas bort ur Transportstyrelsens föreskrifter bedöms därför inte få några konsekvenser. Mot denna bakgrund redovisas inga ytterligare konsekvenser under avsnitt 5.

Nuvarande punkten 18 i bilaga 2 TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
Arbete som utförs under vatten (dykeriarbete) eller under förhöjt tryck i en tryckkammare eller liknande.	Förslag att punkten 18 i bilaga 2 tas bort. ~~*Arbete som utförs under vatten (dykeriarbete) eller under förhöjt tryck i en tryckkammare eller liknande.*~~

3.3.3.8 Förtydligande om undantagsbestämmelserna för fartyg i inlandssjöfart

I nuvarande 1 kap. 1 § 2 st. TSFS 2019:56 framgår vilka regler i föreskrifterna som inte gäller fartyg i inlandssjöfart. Den föreslagna lydelsen innefattar inte enbart referenser till undantagsbestämmelserna utan också vad dessa gäller (se förslaget 1 kap. 1 § 4 st.). Detta är ett förtydligande utan sakliga ändringar som syftar till att göra det lättare för läsaren att snabbare bilda sig en uppfattning om vad undantagen gäller. Det är inte heller någon betydande strukturell ändring som skulle kunna föranleda konsekvenser varpå det inte beskrivs några konsekvenser av förslaget under avsnitt 5.

Nuvarande regel i 1 kap 1 § TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
1 § Dessa föreskrifter gäller, om inte annat särskilt anges, för svenska fartyg där arbetstagare utför	Förslag att 1 kap. 1 § får följande lydelse:

REMISS

Nuvarande regel i 1 kap 1 § TSFS 2019:56	Förslag som Transportstyrelsen förordar
fartygsarbete för arbetsgivares räkning. För fartyg i inlandssjöfart gäller inte 2 kap. 26, 27, 49 och 57 §§. Föreskrifterna gäller inte örlogsfartyg.	*Dessa föreskrifter gäller, om inte annat särskilt anges, för svenska fartyg där arbetstagare utför fartygsarbete för arbetsgivares räkning.* *Föreskrifterna gäller inte örlogsfartyg.* *För fartyg i nationell sjöfart gäller inte 2 d kap. 1 § om utformning av arbetsplatser.* *För fartyg i inlandssjöfart gäller inte bestämmelserna om* *1. luft, ventilation, temperatur och klimat i 5 kap. 2–22 §§ Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:12) om utformning av arbetsplatser,* *2. dagsljus och annan belysning i 5 kap. 23 och 24 §§ Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:12) om utformning av arbetsplatser och i 2 d kap. 2 §,* *3. skydd mot skada genom fall i 4 kap. Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:10) om risker i arbetsmiljön, och* *4. skydd mot skada genom ras i 5 kap. 1–11 och 13–18 §§ Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:10) om risker i arbetsmiljön.*

REMISS

3.3.3.9 Förtydligande gällande regeln om explosionsfarlig miljö

Av nuvarande 2 kap. 11 och 12 §§ i TSFS 2019:56 framgår vilka regler som gäller för arbete i explosionsfarlig miljö samt undantagen från dessa regler. För att den nya utformningen ska bättre stämma överens med Arbetsmiljöverkets nu gällande regler och det bakomliggande direktivet föreslås en ändring. Därtill stämmer den föreslagna lydelsen även med Transportstyrelsens övriga föreskrifter på området, t.ex. föreskrifterna om IMDG-, IMSBC- och andra koder som gäller vid sjötransporter. Då dessa koder redan gäller på fartyg och tillämpas är det inte fråga om en saklig ändring utan ett förtydligande av när bestämmelserna i AFS:en gäller. Det är inte heller någon betydande strukturell ändring som skulle kunna föranleda konsekvenser varpå det inte beskrivs några konsekvenser av förslaget under avsnitt 5.

Nuvarande regel i 2 kap. 11 och 12 §§ TSFS 2019:56	**Förslag som Transportstyrelsen förordar**
11 § På fartyg som omfattas av dessa föreskrifter gäller Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2003:3) om arbete i explosionsfarlig miljö. ***Allmänna råd*** *Fartyg som tillämpar anvisningar och checklistor i ISGOTT uppfyller vanligen kraven i Arbetsmiljöverkets föreskrifter (2003:3) om arbete i explosionsfarlig miljö med undantag för bestämmelserna om zonklassning. För kemikalietankfartyg finns även rekommendationer i Tanker Safety Guide (Chemicals) och för gastankfartyg i Tanker Safety Guide (Liquefied Gas).* 12 § Dessa föreskrifter om arbete i explosionsfarlig miljö gäller inte när explosionsfarliga ämnen är föremål för sådan transport som avses i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2025:56) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden).	Förslag att 2 b kap. 1 och 7 §§ får följande lydelse: *1 § För fartyg som omfattas av dessa föreskrifter gäller följande bestämmelser i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:10) om risker i arbetsmiljön* *– 1 kap. med allmänna bestämmelser,* *– 2 kap. 1 § första stycket och 2–17 §§ om buller,* *– 3 kap. 1–7 §§, 8 § första stycket och 9–12 §§ om vibrationer,* *– 4 kap. om skydd mot skada genom fall,* *– 5 kap. 1–11 och 13–18 §§ om skydd mot skada genom ras,* *– 6 kap. om belastningsergonomi,* *– 7 kap. med övergripande bestämmelser för kemiska riskkällor,* *– 8 kap. med ytterligare bestämmelser för vissa grupper av kemiska ämnen,* *– 9 kap. 1 §, 2 § första och andra stycket samt 3–23 §§ med kompletterande bestämmelser för vissa riskfyllda arbeten i kombination med kemiska riskkällor,* *– 10 kap. 1–2, 14–19, 39–45 och 47–71 §§ med kompletterande bestämmelser för vissa kemiska riskkällor,* *– 11 kap. om smittrisker,* *– 12 kap. om artificiell optisk strålning, och* *– 13 kap. om elektromagnetiska fält.* *I 2–9 §§ finns kompletterande bestämmelser om buller, vibrationer, explosionsfarlig miljö och gaser.* **7 §** Bestämmelserna om arbete i explosionsfarlig miljö i 9 kap. 11–23 §§ Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:10) om risker i arbetsmiljön gäller inte 1. hantering av brandfarliga vätskor och gaser, 2. utrymmen som används för medicinsk behandling,

REMISS

Nuvarande regel i 2 kap. 11 och 12 §§ TSFS 2019:56	Förslag som Transportstyrelsen förordar
	3. användning av anordningar för förbränning av gasformiga bränslen, 4. hantering av explosiva varor enligt lagen (2010:1011) om brandfarliga och explosiva varor eller föreskrifter meddelade med stöd av den lagen, 5. hantering där explosionsrisken bara beror på kemiskt instabila ämnen eller blandningar, eller 6. transporter som avses i a) Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:52) om transport till sjöss av förpackat farligt gods (IMDG-koden), b) Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2025:23) om transport till sjöss av fast gods i bulk (IMSBC-koden), c) Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2022:4) om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (GC-koden), d) Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:89) om fartyg som transporterar kondenserade gaser i bulk (IGC-koden), e) Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2017:15) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (BCH-koden), eller f) Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:136) om transport till sjöss av skadliga flytande kemikalier i bulk (IBC-koden).

REMISS

3.3.3.10 Språkliga justeringar

I de regler som föreslås för att sätta Arbetsmiljöverkets bestämmelser i kraft har det gjorts språkliga anpassningar för att korrelera med den språkliga utformningen i AFS:arna. Detsamma har till viss del gjorts i de delar som inte sätter ikraft AFS:ar. Som exempel kan nämnas bestämmelserna om minderåriga. Likaså har utseendet och indelningarna i bilagan om förbjudna/begränsat tillåtna arbetsuppgifter justerats språkligt för att det ska bli mer likformigt den förteckning som Arbetsmiljöverket har. I sin helhet medför det inga ändringar i sak. Konsekvenserna av detta förslag beskrivs under avsnitt 5.

Nuvarande utformning i TSFS 2019:56	Förslag som Transportstyrelsen förordar
---	Förslag om språkliga justeringar där så bedöms nödvändigt.

3.3.3.11 Sätta ikraft reglerna Arbetsmiljöverkets regler om medicinska kontroller för arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär exponering för bly eller kadmium

Av 7 kap. 1 – 19 §§ AFS 2023:15 framgår när och hur arbetsgivare ska låta anordna medicinska kontroller med bedömning för tjänstbarhetsintyg för de arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär exponering för bly eller kadmium i någon form. Möjlighet till undantag finns om arbetsgivarens riskbedömning visar att exponeringen är försumbar, även om personlig skyddsutrustning inte används (7 kap. 1 och 11 §§ AFS 2023:15). Av reglerna framgår också kraven vad gäller biologiska exponeringskontroller av bly eller kadmium i blod (7 kap. 4, 5, 14 och 15 §§ AFS 2023:15).

För arbetsgivare innebär det att om riskbedömningen påvisar en inte försumbar exponering ska denne:

- låta anordna medicinska kontroller för arbetstagare som omfattas av kraven,
- tillse att det finns tjänstbarhetsintyg innan arbetstagaren sätts i arbete, samt
- tillse att biologiska exponeringskontroller anordnas när så krävs.

Transportstyrelsen har inte satt dessa regler ikraft, vilket nu föreslås. Detta med anledning av att det inte kan uteslutas att arbetsuppgifter ombord på fartyg kan generera sådan exponering. Konsekvenserna av detta förslag beskrivs under avsnitt 5.

Nuvarande regel i TSFS 2019:56	Förslag som Transportstyrelsen förordar
---	Förslag att 2 g kap. 1 § får följande lydelse: **1 §** För fartyg som omfattas av dessa föreskrifter gäller följande bestämmelser i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:15) om medicinska kontroller i arbetslivet

REMISS

Nuvarande regel i TSFS 2019:56	Förslag som Transportstyrelsen förordar
	– 1 kap. 1 § första punkten och 2 § med allmänna bestämmelser, […] – 7 kap. om metaller […]

3.3.4 Införlivande av ändringsdirektivet

Ändringsdirektivet behöver införlivas nationellt för att Sverige ska uppfylla sina gemenskapsrättsliga åtaganden. Transportstyrelsen förordar att detta såvitt gäller fartyg ska ske genom fortsatta hänvisningar till Arbetsmiljöverkets regler (se avsnitt 3.3.1).

Arbetsmiljöverket har införlivat ändringsdirektivet genom ändringar i Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:13) om risker vid vissa typer av arbeten, Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:14) om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön samt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:15) om medicinska kontroller i arbetslivet. Genom att Transportstyrelsen sätter ikraft reglerna som är relevanta för arbetsmiljö på fartyg införlivas ändringsdirektivet på så sätt även för fartygsarbete.

Av tabell 1 i bilaga 1 följer en redogörelse för vilka delar i direktivet som ändrades genom (EU) 2023/2668 och vari ändringen ligger i förhållande till grunddirektivet. Av tabellen framgår det också hur Transportstyrelsen införlivar ändringarna och därmed vilket alternativ som Transportstyrelsen förordar i föreskrifterna TSFS 2019:56. Om ändringarna medför konsekvenser framgår dessa under avsnitt 5. I de fall ändringarna inte föranleder konsekvenser, men att saken behöver belysas ytterligare framgår det också av avsnitt 5. Om ändringarna inte föranleder konsekvenser och det inte krävs någon vidare förklaring därtill framgår det av tabellen.

3.3.5 Införlivande av direktivet för bly mm.

Direktivet för bly m.m. behöver införlivas nationellt för att Sverige ska uppfylla sina gemenskapsrättsliga åtaganden. Transportstyrelsen förordar att detta såvitt gäller fartyg ska ske genom fortsatta hänvisningar till Arbetsmiljöverkets regler (se avsnitt 3.3.1).

Arbetsmiljöverket har införlivat ändringsdirektivet genom ändringar i Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:13) om risker vid vissa typer av arbeten, Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:14) om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön samt Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2023:15) om medicinska kontroller i arbetslivet. Genom att Transportstyrelsen sätter ikraft reglerna som är relevanta för arbetsmiljö på fartyg införlivas ändringsdirektivet på så sätt även för fartygsarbete.

REMISS

Av tabellerna 2.1 – 2.3 i bilaga 2 följer en redogörelse för vilka delar av grunddirektiven 2004/37/EG respektive 98/24/EG som ändrades genom (EU) 2024/869 och vad ändringarna innefattar. Av tabellerna framgår det också hur Transportstyrelsen föreslår att ändringarna ska införlivas och därmed vilket alternativ som Transportstyrelsen förordar i föreskrifterna TSFS 2019:56. Om ändringarna medför konsekvenser framgår dessa under avsnitt 5. I de fall ändringarna inte föranleder konsekvenser, men att saken behöver belysas ytterligare framgår det också av avsnitt 5. Om ändringarna inte föranleder konsekvenser och det inte krävs någon vidare förklaring därtill framgår det av tabellen.

4. Vilka är berörda?

De som kan komma att beröras av de föreslagna regleringarna är:

- Arbetstagare som utför fartygsarbete för arbetsgivares räkning på svenska fartyg annat än örlogsfartyg vilket också inbegriper personer under utbildning
- Arbetsgivare och uppdragsgivare till någon som utför fartygsarbete
- Redare
- Skolhuvudmän
- Praktikgivare
- Transportstyrelsen

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.**

I detta avsnitt redovisas effekterna för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrig. Med företag avses i sammanhanget arbetsgivare och uppdragsgivare, redare, skolhuvudmän samt praktikgivare så som definierat i 1 kap. 3 och 6 §§ TSFS 2019:56.

REMISS

5.1.1 Ändra nuvarande struktur – korrelera med Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur

Den strukturella ändringen av reglerna i syfte att korrelera med Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur (se avsnitt 3.3.2) kan ge vissa konsekvenser för företagens arbetsförutsättningar. Detta kan ta uttryck i att arbetsgivare och redare behöver orientera sig i den nya strukturen. Det kan också ge behov av ändringar i dokumentation där det finns hänvisningar till regler i nuvarande TSFS 2019:56. Vidare kan det finnas behov av utbildningsinsatser för nyckelpersoner, så som t.ex. skyddsombud. Kostnaderna för varje enskilt företag är inte möjligt att ange med en exakthet då det beror på de unika förutsättningarna och behoven som varje enskilt företag har. I Arbetsmiljöverkets konsekvensutredning[6] framgår siffror för tidsåtgång och kostnad som kunde väntas uppstå i samband med att deras nya regelstruktur skulle införas. Beräkningarna grundades på information från olika företag där de kostnadskrävande konsekvenserna hade angivits vara bland annat uppdatering av informationsmaterial och system, uppdatering av utbildningsmaterial och utbildning av nyckelpersoner inom arbetsmiljöområdet. För uppdatering av information och utbildningsmaterial beräknades tidsåtgången till 1 dag med en total lönekostnad om 3 370 kronor. Även för utbildning av skyddsombud och arbetsmiljöspecialister beräknades tidsåtgången till 1 dag där den totala lönekostnaden var 2 580 kronor. Av konsekvensutredningen framgår dock att siffrorna ska läsas med mycket stor försiktighet då de inte baserades på vare sig en noggrann analys av exakta kostnader eller på ett representativt urval. Därutöver behöver det också beaktas att siffrorna är från år 2019.

Sammantaget kan siffrorna ge viss vägledning till eventuell tidsåtgång och kostnad för de företag som träffas av de strukturella förändringarna som föreslås. Detta skattas till 2 dagar och 5 950 kronor (innan prisomräkning till dagens penningvärde) vilket för de flesta företag får betraktas som en ringa kostnad.

5.1.2 Inkludera begränsning av trädammsexponering för minderåriga

Konsekvenserna av att begränsa trädammsexponering för minderåriga (se avsnitt 3.3.3.6) kan väntas ge vissa konsekvenser för företags arbetsförutsättningar då de behöver tillse att minderåriga inte utsätts för värden utöver de tillåtna. En möjlig konsekvens är att företag kan komma att behöva ändra i befintliga arbetsrutiner för när minderåriga utför arbete som kan medföra trädammsexponering. Det är omöjligt att skatta i vilken utsträckning företagen kommer att beröras då det inte finns underlag för att identifiera i hur

[6] Arbetsmiljöverket, Ö*vergripande konsekvensutredning av förslaget om att införa en ny regelstruktur,* beteckning 2019/072424, s. 22

REMISS

stor utsträckning sådant arbete förekommer och vilka åtgärder som respektive företag eventuellt behöver vidta med anledning av ändringen

5.1.3 Språkliga justeringar

De språkliga justeringarna som föreslås (se avsnitt 3.3.3.10) kan leda till vissa konsekvenser för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Detta genom att reglerna kan komma att uppfattas som tydligare och enklare att förstå, vilket kan minska risken för feltolkningar. Det kan leda till en mer effektiv, rättssäker och enhetlig tillämpning samt öka tryggheten för användaren.

5.1.4 Sätta ikraft reglerna om medicinska kontroller för arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär exponering för bly eller kadmium

I 7 kap. 1–19 §§ AFS 2023:15 har reglerna från 2004/37/EG om medicinska kontroller för arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär exponering för bly eller kadmium införlivats. I de nämnda paragraferna finns även vissa krav som är av rent nationell karaktär. I syfte att införliva direktivet i denna del avseende fartygsarbete samt att eftersträva samma skyddsnivå för arbetstagare på fartyg som gäller för övriga yrkeskategorier föreslår Transportstyrelsen att reglerna sätts ikraft genom en hänvisning från 2 g kap. 1 § TSFS 2019:56 (se avsnitt 3.3.3.11).

Konsekvenserna av förslaget blir att arbetsgivare behöver anordna medicinska kontroller med bedömning för tjänstbarhetsintyg för arbetstagare som kommer sysselsättas eller sysselsätts i arbete vilket innebär exponering för bly eller kadmium där det efter riskbedömning är konstaterat att nivån är mer än försumbar (7 kap. 1 och 11 §§ AFS 2023:15). Att genomföra riskbedömning vid risk för viss exponering av metaller är ett krav sedan tidigare (se nuvarande 2 kap. 44 § TSFS 2019:56). Den medicinska kontrollen ska genomföras innan arbetstagaren sysselsätts i arbetet. Om inte annat framgår av tjänstbarhetsintyget ska kontrollen utföras återkommande med högst 3 års mellanrum efter att arbetet har påbörjats (7 kap. 2 och 12 §§ AFS 2023:15).

Därutöver ska arbetsgivaren, innan arbetstagaren sysselsätts i arbete, anordna biologiska exponeringskontroller. Sådana kontroller ska därefter ske återkommande med 3 månaders mellanrum efter att arbetet har påbörjats och kan under vissa förutsättningar tidigareläggas, skjutas upp eller ges förlängt intervall mellan kontrollerna (se t.ex. 7 kap. 4 och 9 §§ AFS 2023:15).

Beroende av halten bly eller kadmium i blodet och till viss del på arbetstagarens ålder kan det krävas ytterligare läkarundersökningar innan arbetsgivaren får sysselsätta personen i arbete där exponering förekommer (se

REMISS

t.ex. 7 kap. 6 och 7 §§ AFS 2023:15). Vissa halter bly eller kadmium i blodet genererar en utredningsskyldighet för arbetsgivaren för att identifiera om exponering i arbetet är orsaken (7 kap. 8 och 17 §§ AFS 2023:15). Under vissa förutsättningar kan behovet av exponeringskontroller också upphöra (se t.ex. 7 kap. 10 § AFS 2023:15).

Då det saknas uppgifter om antal arbetsgivare med arbetstagare som utsätts för risk för exponering av bly eller kadmium där halten inte är försumbar går det inte att fastställa hur många företag som berörs.
De aktörer som utför undersökningarna har inga publicerade prislistor utan pris lämnas oftast efter offert eller beställning. Vad kostnaden slutligen landar på kan bero på en mängd olika faktorer så som om det finns avtal med en viss företagshälsovård, om det förekommer någon form av mängdrabatt, om det ska göras fler undersökningar vid samma tillfälle m.m. Därtill blir kostnaden till viss del beroende av resultat och ålder där det kan leda till att exponeringskontroller behöver göras oftare än i normalfallet och kostnader för att arbetstagaren tillfälligt inte får sysselsättas i arbete med risk för exponering. Effekterna av sådan åtgärd kan vara avhängigt flertalet faktorer som lön, om arbetsuppgiften kan lösas med annan arbetstagare, om det krävs administrativa insatser m.m. Det som också kan beaktas, men inte beräknas, är att kostnaden för exponeringskontroller kan upphöra om det över tid visar sig att behovet inte längre finns.

Sammantaget kan det konstateras att om arbetsgivaren har arbetstagare som utsätts för risk för exponering av metaller där halten efter en riskbedömning inte är att anse som försumbar har en skyldighet att anordna medicinska kontroller med bedömning för tjänstbarhetsintyg samt biologisk exponeringskontroll för metaller i blod vilket medför en kostnad. Hur stor kostnaden blir beror initialt på en rad faktorer men också avhängigt av provresultat över tid. Eftersom det saknas uppgift om både antal företag som berörs och kostnaden för de olika undersökningarna saknas förutsättningar för att estimera kostnaderna.

5.1.5 Införlivande av ändringsdirektivet

5.1.5.1 Sanering eller rivning ska prioriteras före andra åtgärder

En ny bestämmelse har föreslagits (se artikel 3 punkten 2) vilket innebär att rivning eller sanering av asbest ska prioriteras före andra former av hantering av asbest eller asbesthaltiga material. Det innebär att förstahandsvalet ska vara att riva och sanera bort allt asbesthaltigt material vid reparations- ombyggnads- eller tillbyggnadsarbeten istället för att det asbesthaltiga materialet byggs eller kapslas in i konstruktionen. Det är inte ett tvingande krav att alltid sanera eller riva bort asbest, men det ska prioriteras före annan hantering.

REMISS

För de företag som prioriterar sanering eller rivning kommer kostnaden sannolikt att öka i förhållande till att t.ex. bygga in det asbesthaltiga materialet. Kostnadsökningen beror delvis på att det vanligtvis tar längre tid att sanera i jämförelse med att bygga in asbesthaltigt material och fler arbetstimmar genererar en högre kostnad. Eftersom det är enskilt från den ena situationen till den andra går det inte på ett rimligt sätt att uppskatta hur stor sådan kostnadsökning skulle bli. Det går inte heller att uppskatta hur många företag som berörs av kravet; dels saknas uppgift över hur många fartyg som har asbest, dels saknas det uppgift om hur många av dessa fartyg som skulle vara föremål för renovering. Slutligen går det inte att skatta antal företag som vid en renovering skulle prioritera sanering eller rivning.

Sammantaget kommer de företag som prioriterar rivning eller sanering framför andra former av arbete troligtvis få en högre kostnad än de som väljer annat tillvägagångssätt. Hur stor denna kostnad blir går inte att skatta.

5.1.5.2 Fler arbetsgivare omfattas av krav att anordna medicinska kontroller för tjänstbarhetsintyg

I 3 kap. 44 § AFS 2023:13 fanns det tidigare möjlighet att inte kräva medicinska kontroller med bedömning för tjänstbarhetsintyg under vissa givna förutsättningar. Förutsättningarna för att sådana kontroller inte skulle krävas gällde för de arbetstagare som skulle komma att sysselsättas eller var sysselsatta i arbete med:

- bearbetning och behandling av asbest eller asbesthaltigt material, eller

- annat arbete än sådant som avsågs i 3 kap. 5 – 7 §§ AFS 2023:13

under förutsättning att arbetstagaren exponerades för asbesthaltigt damm i färre än 50 timmar per kalenderår.

I Arbetsmiljöverkets konsekvensutredning[7] bedömer de ”annat arbete” som arbetstagare som i sina maskiner arbetar i gruvor men som kan komma i kontakt med asbestfibrer från berget vid gruvbrytning. Det kan också vara arbetstagare på avfallsanläggningar som kan komma i kontakt med asbest från sina maskinhytter när de ska ta emot förslutna förpackningar med asbesthaltigt material för slutlig deponi.

Något direkt motsvarande finns inte vid arbete ombord på fartyg varpå det inte blir relevant att utveckla konsekvenserna av den ändringen vidare.

[7] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten (AFS 2023:13), om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14) och medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15),* beteckning 2024/060237, s. 22.

REMISS

Genom ändringen i direktivets artikel 3 punkt 3 har bland annat möjligheten till undantag av direktivets artikel 18 utgått (se artikel 3 punkten 3). Artikel 18 reglerar bedömningen av hälsotillståndet för arbetstagare som ska göras innan arbetstagaren exponeras för damm från asbest eller asbesthaltiga material. Ändringen gör att arbetsgivaren nu behöver ordna med medicinska intyg även för de arbetstagare som vid bearbetning och behandling exponeras för asbesthaltigt damm i färre än 50 timmar/kalenderår.

Hur stort antal företag med koppling till arbetsmiljö på fartyg som kommer att beröras av denna ändring går inte att utröna; det finns inget underlag som kan ge riktvärden för hur många arbetstagare som sysselsätts eller planeras att sysselsättas i arbete med bearbetning och behandling av asbest eller asbesthaltigt material där det med tidigare regel inte krävdes medicinska intyg. Det finns inte heller uppgifter om hur många arbetsgivare som ändå ordnade med medicinska kontroller för den nämnda gruppen arbetstagare trots att det fanns möjlighet att inte göra så. Att bearbeta eller behandla asbest är inte en typisk syssla vid fartygsarbete varpå det, trots avsaknad av siffror, får antas att gruppen arbetstagare som genom den ändrade regeln behöver genomgå en medicinsk kontroll är relativt begränsad. Kostnaden för en medicinsk kontroll uppskattas av Arbetsmiljöverket till ungefär 3 500 kronor[8]. Denna siffra bedöms vara relevant även för arbetstagare på fartyg.

Sammanfattningsviskan ändringen medföra ökade kostnader för företag i form av behov av fler medicinska kontroller för tjänstbarhetsintyg, men gruppen uppskattas till ett begränsat antal arbetstagare och kostnaden per medicinsk kontroll får betraktas vara relativt ringa.

5.1.5.3 Tillägg för innehållet i anmälan

Arbetsgivare som har ett tillstånd för att riva eller sanera asbest behöver göra en anmälan till Arbetsmiljöverket varje gång ett nytt rivnings- eller saneringsobjekt ska påbörjas. När besättningen ombord kommer att utföra arbetet utgör rederiet arbetsgivare och Transportstyrelsen är behörig myndighet för sådan anmälan.

De uppgifter som framgår av 3 kap. 12 § AFS 2023:13 har utökats med några punkter (se artikel 4 punkten 3). Enligt Arbetsmiljöverkets konsekvensutredning[9] handlar det inte om att nya uppgifter behöver tas fram – uppgifterna ska redan finnas hos företagen – utan det nya är att uppgifterna behöver bifogas anmälan.

[8] Ibid.

[9] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten (AFS 2023:13), om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14) och medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15),* beteckning 2024/060237, s. 13.

REMISS

Det saknas uppgifter för att kunna uppskatta antal företag inom fartygsnäringen som har tillstånd att riva eller sanera vilka behöver göra en anmälan för nytt rivnings- eller saneringsobjekt. Oaktat att uppgift för numerären saknas kan det antas att antalet berörda företag är begränsat till ett fåtal – detta då rivning och sanering inte är en primär uppgift för dessa företag. Arbetsmiljöverket har i sin konsekvensutredning gjort ett antagande att det tar 15 minuter extra att göra den utökade anmälan[10]. Vidare har de räknat på en lönekostnad om 700 kr per timme (inklusive sociala kostnader) vilket skulle ge en extra kostnad om 175 kr för berörda företag (0,25 timmar x 700 kr = 175 kr).

Sammantaget borde det vara ett begränsat antal företag som berörs och den extra kostnad som tillägget medför är ytterst ringa.

5.1.5.4 Utvidgade krav vad gäller utbildning

Grundläggande utbildning

Genom 3 kap. 14 § 2 st. AFS 2023:13 finns ett nytt krav som innebär att arbetstagare som inte direkt ska arbeta med asbest eller asbesthaltiga material, men som utför arbete där arbetstagaren exponeras eller sannolikt kommer att exponeras för asbesthaltigt damm ska ha genomgått utbildning om asbest och att kunskaperna uppdateras när det behövs. Det handlar alltså om utbildning om passiv eller sekundär exponering. Vidare ska arbetsgivaren se till att den instruktör som håller i utbildningen har dokumenterade kunskaper inom de områden som utbildningen omfattar. Utbildningen ska ha ett visst innehåll och den som genomgår utbildningen ska göra ett kunskapsprov där de som har tillfredställande resultat ska få ett utbildningsbevis (se artikel 14 punkten 2).

Hur många företag som påverkas av detta krav är ovisst; det saknas uppgifter för hur många fartyg som har asbest där arbetstagarna exponeras eller sannolikt skulle komma i kontakt med asbesthaltigt damm utan att direkt genomföra bearbetning, behandling, rivning eller sanering. Arbetsmiljöverket har i sin konsekvensutredning[11] exemplifierat målgruppen till att omfatta arbetstagare i byggbranschen som inte själva arbetar med asbesthaltigt material, men som arbetar i byggnader uppförda före 1982 där de kan tänkas stöta på asbesthaltigt material eller där saneringsföretag utför eller har utfört en asbestsanering. Att motsvarande arbete kan förekomma på fartyg är inte omöjligt, men troligtvis relativt ovanligt.

[10] Ibid.
[11] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten (AFS 2023:13), om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14) och medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15),* beteckning 2024/060237, s. 14.

REMISS

Arbetsmiljöverket har räknat på en kostnad mellan 1 500 till 2 500 kronor/ arbetstagare[12]. Med en timmes frånvaro (timkostnad 700 kr inklusive sociala avgifter) blir kostnaden mellan 2 200 till 3 200 kronor (1 500 + 700, 2 500 + 700).

Arbetsmiljöverket räknar med att repetitionsutbildningen behöver genomföras vart tionde år. Det gör att årskostnaden blir mellan 220 till 320 kronor per arbetstagare (2 200/10 = 220, 3 200/10 = 320).

Sammantaget finns det inte underlag som styrker hur många arbetstagare som berörs av kravet, således saknas uppgifter för hur många företag som berörs. Antal berörda företag är sannolikt få och den årskostnad som tillkommer bedöms som ringa.

Allmän utbildning

Krav på allmän utbildning för arbetstagare som arbetar med forskning, utveckling och analys eller med bearbetning och behandling av asbesthaltigt material har funnit sedan tidigare, men har utvidgats vad gäller innehållet. Arbetsmiljöverket har gjort bedömning att de utökade bestämmelserna inte ger några nämnvärt ökade konsekvenser för företagen med hänsyn till att det sedan tidigare har förelegat som praxis bland utbildningsanordnare[13]. Transportstyrelsen delar den bedömningen då det torde vara samma förhållanden oavsett om utbildningen rör fartygsarbete eller annat.

Särskild utbildning

Krav om särskild utbildning för de som leder eller utför arbete med att riva och sanera asbest har funnits sedan tidigare, men har utvidgats i viss mån vad gäller utbildningens innehåll, utbildarens kunskaper samt krav på kunskapsprov efter avslutad utbildning. Arbetsmiljöverket har gjort bedömning att de utökade bestämmelserna inte ger några nämnvärt ökade konsekvenser för företagen med hänsyn till att det sedan tidigare har förelegat som praxis bland utbildningsanordnare[14]. Transportstyrelsen delar den bedömningen då det torde vara samma förhållanden oavsett om utbildningen rör fartygsarbete eller annat.

5.1.5.5 Fler arbetsgivare omfattas av krav att upprätta exponeringsregister

Det har sedan tidigare funnits krav att arbetsgivare ska föra ett exponeringsregister över de arbetstagare som behöver genomgå medicinska kontroller med bedömning för tjänstberhetsintyg. Kravet i sig har inte ändrats, men vilka som behöver genomgå medicinska kontroller med bedömning av

[12] Ibid.
[13] Ibid., sid 16.
[14] Ibid., sid 18.

REMISS

tjänstbarhetsintyg har utökats genom ändringsdirektivets artikel 3 p. 3 (se artikel 19 punkten 2). Det gör att alla arbetsgivare som har arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete med forskning, utveckling och analys samt bearbetning och behandling eller rivning och sanering av asbest eller asbesthaltigt material måste föra ett exponeringsregister över dessa arbetstagare. Företag som har utnyttjat undantaget att inte behöva söka tillstånd för bearbetning och behandling kommer nu behöva upprätta ett exponeringsregister över sina arbetstagare. Detsamma gäller för annat arbete som inte kräver tillstånd eller omfattats av undantaget, men där det finns risk för exponering av asbest och exponeringen har pågått mindre än 50 timmar per kalenderår. De företag som idag har tillstånd för rivning ska redan ha ett sådant register.

Då det inte går att skatta hur många företag som idag har ett exponeringsregister eller genom kravet kommer att behöva upprätta ett sådant, saknas det uppgift om antal företag som berörs. Arbetsmiljöverket har i sin konsekvensutredning[15] gjort en beräkning med ett antagande att det tar 30 minuter att utforma ett register. Om lönekostnaden är 700 kronor/timme (inklusive sociala kostnader) skulle det ge en kostnadsökning om 350 kronor (700/2) för de företag som behöver skapa ett nytt register. För de företag som redan har ett register blir kostnaden lägre.

Sammantaget går det inte att uppskatta antal berörda företag. Bedömningen av kostnaden uppskattas bli ringa, 350 kronor eller mindre.

5.1.6 Införlivande av direktivet för bly m.m.

5.1.6.1 Sänkt luftgränsvärde för bly

Genom direktiv (EU) 2024/869 ändras luftgränsvärdet för bly från 0,1 mg/m3 till 0,03 mg/m3 (se artikel 2 punkten 3). Arbetsmiljöverket har genomfört denna ändring genom Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd (AFS 2023:14) om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön.

Arbetsgivare har en skyldighet att göra en riskbedömning för att säkerställa att halten av kemiska riskkällor – däribland bly – i luften är godtagbar i förhållande till de hygieniska gränsvärden som anges i bilaga 1 till AFS 2023:14 (7 kap. 10 § AFS 2023:10). Genom att gränsvärdet är ändrat kan det leda till att fler arbetsgivare behöver göra en ny riskbedömning för att säkerställa att halten av bly i luften är godtagbar i förhållande till det nya luftgränsvärdet. När det kan förekomma exponering av bly genom inandning ska det genomföras yrkeshygieniska mätningar i andningszonen.

[15] Ibid., sid 23.

REMISS

Sådan mätning behöver inte genomföras om riskbedömningen visar att exponeringen är försumbar (8 kap. 24 § AFS 2023:10).

Då det saknas uppgift över hur många arbetsgivare som har bly i arbetsmiljön där halten bly vid luftvägsexponering överskrider det nya gränsvärdet – och därmed skulle behöva göra en ny riskbedömning – finns det inte uppgift om hur många som behöver göra en ny riskbedömning. Med anledning av detta saknas det också uppgift över antal arbetsgivare där det vid riskbedömning påvisas att exponeringen är mer än försumbar – vilket således leder till krav om att genomföra yrkeshygieniska mätningar.

Arbetsmiljöverket har i sin konsekvensutredning skattat kostnaden för riskbedömning till 4 000 kr inklusive sociala kostnader. Det är beräknat på cirka 2 timmar per bedömning och att två personer på företaget är med vid bedömningen. Kostnaden för yrkeshygienisk mätning utförd av extern part tillsammans med företagets egna administrativa avgifter uppskattar Arbetsmiljöverket till 42 000 kr. [16] Transportstyrelsen ser att de beräkningarna är applicerbar och rimliga även för arbetsgivare inom sjöfartsnäringen.

Sammantaget går det inte att uppskatta antal berörda företag och i vilken utsträckning de i så fall berörs. Bedömningen av kostnaden uppskattas bli ringa vad gäller riskbedömningar, 4 000 kronor. Kostnaden för mätningar, 42 000 kronor, kan bedömas som ringa för vissa företag och som en medelstor kostnad för andra företag beroende på företagets omsättning, vinst mm.

5.2 Enskilda

I detta avsnitt redovisas effekterna av regelförslagen för enskilda. Med enskilda avses i sammanhanget arbetstagare så som definierat i 1 kap. 6 § TSFS 2019:56.

5.2.1 Ändra nuvarande struktur – korrelera med Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur

Till följd av den strukturella ändringen (se avsnitt 3.3.2) kan möjliga konsekvenserna bli att enskilda kan komma att behöva orientera sig i den nya strukturen. Det kan även bli fråga om att genomgå utbildningar samt inläsning av informationsmaterial som arbetsgivaren har uppdaterat. Dessa eventuella konsekvenser bör rymmas inom ramen för den ordinarie arbetstiden varpå det inte bör belasta den enskilde arbetstagaren i negativ bemärkelse. En möjligt positiv effekt av detta är en ökad medvetenhet för vilka

[16] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14), medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15) och risker i arbetsmiljön (AFS 2023:10)*, konsekvensutredning 2023/072136, avsnitt 7.1.1, sid 19.

REMISS

regler som gäller för arbetsmiljö på fartyg och förståelse för reglernas tillämpning.

Sammantaget kan ändringen av strukturen ge vissa konsekvenser som bör vara till den enskildes fördel.

5.2.2 Inkludera begränsning av trädammsexponering för minderåriga

Dammpartiklar från organiskt material – så som trä – påverkar främst näsa svalg, och luftrör. Inandning av damm kan orsaka flera olika sjukdomar, däribland beror flera lungsjukdomar på att partiklar orsakar inflammation i olika delar av lungan.[17]

Den föreslagna regeln (se avsnitt 3.3.3.6) gör att minderåriga inte får utsättas för exponering av trädamm utanför gränsvärdena. Detta kan leda till att färre personer drabbas av ohälsa eller sjukdomar till följd av trädamms-exponering. Det är inte möjligt att ange hur många personer som berörs då det inte finns metoder för att fastställa hur många minderåriga som kommer att utsättas för trädammsexponering.

Sammantaget ger regeln troligtvis positiva hälsoeffekter sett till att färre minderåriga arbetstagare kan antas drabbas av ohälsa eller sjukdomar till följd av trädammsexponering. Det saknas data för att ange hur många som kan antas bli berörda och i vilken utsträckning de berörs.

5.2.3 Språkliga justeringar

De språkliga justeringarna (se avsnitt 3.3.3.10) kan leda till vissa konse-kvenser för enskilda. Detta genom att reglerna kan komma att uppfattas som tydligare och enklare att förstå, vilket kan minska risken för feltolkningar. Det kan leda till en mer effektiv, rättssäker och enhetlig tillämpning samt öka tryggheten för användaren.

5.2.4. Sätta ikraft reglerna om medicinska kontroller för arbetstagare som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär exponering för bly eller kadmium

Om reglerna i 7 kap. 1 – 19 §§ AFS 2023:15 sätts ikraft innebär det att arbetstagare på fartyg som kommer att sysselsättas eller sysselsätts i arbete som innebär en exponering för metaller som inte är försumbar ska genomgå medicinska kontroller för tjänstbarhetsintyg samt exponeringskontroller för metaller i blod (se avsnitt 3.3.3.11). Medicinska kontroller och hälsounder-sökningar som arbetsgivaren gör enligt Arbetsmiljöverkets föreskrifter får

[17] Arbetsmiljöverket, *Damm, rök och dimma*, Damm, rök och dimma - Arbetsmiljöverket, senast kontrollerad 21 januari 2026.

REMISS

inte medföra några kostnader för arbetstagaren[18]. Det gör att arbetstagaren inte kommer att belastas rent kostnadsmässigt om reglerna sätts ikraft.

Konsekvenserna kan bli att ohälsa hos den enskilde och risker i arbetsmiljön upptäcks tidigt och åtgärder kan vidtas.

Det saknas underlag för att uppskatta antal arbetstagare som kan komma att beröras av de föreslagna reglerna. Det går inte heller att skatta vilken direkt effekt som reglerna får för arbetstagarens hälsa.

Sammantaget går det inte att skatta vare sig hur många som berörs och inte heller vilka direkta effekter det har för den enskilde individen. Trots detta kan det antas ge positiva effekter som gör att färre drabbas av ohälsa.

5.2.5 Införlivande av ändringsdirektivet

5.2.5.1 Sanering eller rivning ska prioriteras före andra åtgärder

Syftet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/148/EG är att skydda arbetstagare mot säkerhets- och hälsorisker vid exponering för asbest i arbetet[19]. Som ett led i detta finns bestämmelsen i ändringsdirektivet om att rivning eller sanering av asbest ska prioriteras före andra former av hantering av asbest eller asbesthaltiga material (se artikel 3 punkten 2). Detta med hänsyn till att reparation, underhåll, inkapsling eller försegling kan leda till att saneringen skjuts upp, vilket i sin tur kan skapa bestående risker för att arbetstagare utsätts för exponering av asbesthaltigt material[20]. Asbest är klassificerat som cancerframkallande ämne och enligt europeisk statistik över arbetssjukdomar är det den i särklass främsta orsaken till yrkesbetingad cancer, då hela 78 % av all yrkesbetingad cancer i medlemsstaterna erkänns som relaterad till asbestexponering[21]. Effekterna av denna bestämmelse är sannolikt positiva sett till arbetstagares säkerhets- och hälsorisker – om sanering eller rivning prioriteras och det i förlängningen gör att färre arbetstagare exponeras för asbesthaltigt material är det rimligt att anta att färre personer riskerar att drabbas av ohälsa eller sjukdom. Hur många personer som blir påverkade och i vilken utsträckning de påverkas går inte att ange; det saknas uppgift över hur många fartyg med asbest som kommer att bli föremål för renovering. Det finns inte heller underlag för att ange antal företag som vid en renovering skulle prioritera sanering eller rivning. Därvid saknas det siffror för antal arbetstagare som skulle påverkas. Att beräkna antal påverkade försvåras även av det långa tidsspannet; det är i

[18] Arbetsmiljöverket, *Medicinska kontroller och hälsoundersökningar i arbetslivet*, senast kontrollerad 24 september 2026.
[19] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2668 om ändring av direktiv 2009/148/EG om skydd av arbetstagare mot risker relaterade till exponering för asbest i arbetet, skäl 1.
[20] Ibid., skäl 10.
[21] Ibid., skäl 3.

REMISS

genomsnitt en fördröjning på 30 år från exponeringstillfället till dess att de första sjukdomstecknen visar sig[22].

Sammantaget är det sannolikt att färre arbetstagare kommer att drabbas av ohälsa eller sjukdom om sanering eller rivning prioriteras före annan asbesthantering. Det går inte att säga hur många individer som berörs, inte heller i vilken utsträckning de blir berörda.

5.2.5.2 Fler arbetsgivare omfattas av krav att anordna medicinska kontroller för tjänstbarhetsintyg

Av ändringsdirektivet framgår det att förebyggande åtgärder för att skydda hälsan hos de arbetstagare som exponeras för asbest är viktiga[23]. Vidare framgår att möjlighet till att göra undantag från krav om bland annat medicinska kontroller av arbetstagare vid sporadisk och lågintensiv exponering inte bör tillämpas på ett cancerframkallande ämne utan tröskelvärde såsom asbest[24] (se artikel 3 punkten 3). Ändringen gör att arbetstagare som vid bearbetning och behandling exponeras för asbesthaltigt damm i färre än 50 timmar/kalenderår också behöver genomgå medicinsk kontroll för tjänstbarhetsintyg. Även om det inte finns siffror för antal berörda arbetstagare får det ändå antas vara relativt en relativt begränsad grupp[25]. Effekterna kan vara att sjukdomar, allergier eller nedsatt lungfunktion kan upptäckas vilket kan förvärras av exponering. På så sätt kan det leda till proaktiva hälsofrämjande konsekvenser. Det bidrar även till ett referensvärde för arbetstagarens hälsostatus innan exponeringen sker som kan vara till nytta om arbetsgararen insjuknar i framtiden.

Sammantaget gör det att ändringen kan bidra till proaktiva hälsofrämjande effekter samt till ett referensvärde över arbetstagarens hälsostatus innan exponering har skett.

5.2.5.3 Tillägg för innehållet i anmälan

Det tillägg som föreslås för innehållet i anmälan berör inte arbetstagaren då det är arbetsgivaren som tar fram och skickar uppgifterna till den behöriga myndigheten. Det är inte heller nya uppgifter om arbetstagaren som behöver tas fram utan dessa ska redan finnas hos arbetsgivaren. Därmed bedöms förslaget inte ge några effekter för arbetstagaren (se artikel 4 punkten 3).

REMISS

---

[22] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2668 om ändring av direktiv 2009/148/EG om skydd av arbetstagare mot risker relaterade till exponering för asbest i arbetet, skäl 3.
[23] Ibid., skäl 22.
[24] Ibid., skäl 8.
[25] Se avsnitt 5.1, *Fler arbetsgivare omfattas av krav att anordna medicinska kontroller för tjänstbarhetsintyg.*

5.2.5.4 Utvidgade krav vad gäller utbildning

Grundläggande utbildning

Genom 3 kap. 14 § 2 st. AFS 2023:13 finns ett nytt krav som innebär att arbetstagare som inte direkt ska arbeta med asbest eller asbesthaltiga material, men som utför arbete där arbetstagaren exponeras eller sannolikt kommer att exponeras för asbesthaltigt damm ska ha genomgått utbildning om asbest och att kunskaperna uppdateras när det behövs (se artikel 14 punkten 2).

Hur många företag – och därmed hur många enskilda – som påverkas av detta krav är ovisst; det saknas uppgifter för hur många fartyg som har asbest där arbetstagarna exponeras eller sannolikt skulle komma i kontakt med asbesthaltigt damm utan att själv direkt genomföra bearbetning, behandling, rivning eller sanering.

Eftersom det handlar om utbildning är det inte heller möjligt att värdera effekterna för den enskilde individen då förståelse för tillägnad information och hur den informationen appliceras i realiteten är individuellt. Oaktat hur den enskilde hanterar informationen kan det antas att flera individer än tidigare kommer få en fördjupad förståelse för riskerna med asbestexponering. Det leder troligtvis till att färre drabbas av ohälsa eller sjukdom till följd av sådan exponering.

Sammantaget går det inte att skatta vare sig hur många som berörs och inte heller vilka direkta effekter det har för den enskilde individen. Trots detta kan det antas ge positiva effekter som gör att färre drabbas av ohälsa eller sjukdom.

Allmän utbildning

Krav om allmän utbildning för arbetstagare vilka arbetar med forskning, utveckling och analys eller med bearbetning och behandling av asbesthaltigt material har funnit sedan tidigare, men har utvidgats vad gäller innehållet. Eftersom utbildningsanordnare har haft denna typ av innehåll sedan tidigare[26] ger det utökade innehållet inga konsekvenser för den enskilde.

Särskild utbildning

Krav om särskild utbildning för de som leder eller utför arbete med att riva och sanera asbest har funnits sedan tidigare, men har utvidgats i viss mån

[26] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten (AFS 2023:13), om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14) och medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15),* beteckning 2024/060237, s. 16.

REMISS

vad gäller utbildningens innehåll, utbildarens kunskaper samt krav på kunskapsprov efter avslutad utbildning. Eftersom utbildningsanordnare har haft denna typ av innehåll sedan tidigare[27] ger det utökade innehållet inga konsekvenser för den enskilde.

5.2.5.5 Fler arbetsgivare omfattas av krav att upprätta exponeringsregister

Det har sedan tidigare funnits krav att arbetsgivare ska föra ett exponeringsregister över de arbetstagare som behöver genomgå medicinska kontroller med bedömning för tjänstberhetsintyg. Kravet i sig har inte ändrats, men vilka som behöver genomgå medicinska kontroller med bedömning av tjänstbarhetsintyg har utökats genom ändringsdirektivets artikel 3 p. 3 (se artikel 19 punkten 2). Eftersom det är arbetsgivaren som för registret är bedömningen att den enskilde inte påverkas av ändringen.

5.2.6 Införlivande av direktivet för bly m.m.

5.2.6.1 Sänkt luftgränsvärde för bly

Det sänkta luftgränsvärdet för bly (se artikel 2 punkten 3) syftar till att förbättra skyddet för arbetstagare som utsätts för en potentiell hälsorisk[28].

Hur många företag – och därmed hur många enskilda – som påverkas av detta krav är ovisst; det saknas uppgifter för hur många fartyg som har bly ombord vilket genererar att halten bly vid luftvägsexponering överskrider det nya gränsvärdet.

Sammantaget går det inte att skatta vare sig hur många som berörs och inte heller vilka direkta effekter det har för den enskilde individen. Det kan dock antas ge positiva effekter som gör att färre drabbas av ohälsa eller sjukdom.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Staten, kommuner och regioner påverkas av förslaget i egenskap av redare för fartyg eller arbetsgivare för den som utför fartygsarbete. Reglerna påverkar alltså inte staten, kommuner och regioner på annat sätt än andra arbetsgivare. Därmed påverkas inte heller den kommunala självstyrelsen.

Transportstyrelsen påverkas primärt i egenskap av tillstånds- och tillsynsmyndighet för arbetsmiljön på fartyg. Konsekvenserna av de förordade ändringarna blir eventuella informationsinsatser, se nedan under avsnitt 9. Sådana informationsinsatser ligger inom ramen för Transportstyrelsens uppdrag och är avhängigt *om* sådana insatser behöver genomföras och i så

[27] Ibid.
[28] Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/869 av den 13 mars 2024 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/37/EG och rådets direktiv 98/24/EG vad gäller gränsvärdena för bly och dess oorganiska föreningar och för diisocyanater, punkt 8.

REMISS

fall *hur* dessa ska genomföras. Därmed går det inte att beräkna kostnaderna av eventuell informationsinsats.

5.4 Miljö

Föreslagna ändringar bedöms inte ha någon direkt effekt på miljön. Tydlig och uppdaterad reglering av arbetsmiljön på fartyg måste emellertid antas bidra till en bättre arbetsmiljö som i sin tur t.ex. kan minska riskerna för sådana fartygsolyckor som kan påverka miljön. Förslaget kan därför antas få indirekta positiva effekter för miljön.

5.5 Externa effekter

På en övergripande nivå syftar de föreslagna regleringarna till att ge en god arbetsmiljö. Detta kan leda till minskat antal arbetsrelaterades sjukdomsfall, skadade eller döda i jämförelse med om reglerna inte skulle finnas. En sådan potentiell minskning är att betrakta som en kostnadsbesparande åtgärd för samhället i stort. Hur stora besparingar det kan väntas bli för samhället i stort utifrån de föreslagna regleringarna går inte att uppskatta; det går inte att förutspå hur många sjukdomsfall, skadade eller döda det skulle bli utan de föreslagna regleringarna.

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

Mot bakgrund av det som anges i avsnitt 3.2 har reglering ansetts vara det bästa alternativet. Nedan presenteras en översikt av för- respektive nackdelar av de alternativ som har redovisats under avsnitt 3.3.

6.1 Strukturen för hur reglerna presenteras

Fördelarna med att korrelera med Arbetsmiljöverkets nya struktur är att det blir lättare att hitta i och följa vilka regler som gäller. En nackdel är att det blir en ny struktur för den som ska tillämpa reglerna vilket initialt kan verka obekant.

6.2 Innehåll och utformning

6.2.1 Isolerad plats

Det saknas fördelar att behålla regeln om isolerad plats då liknande kravnivå finns på annat håll och nuvarande regel ger upphov till frågor kring tolkning. Fördelarna med förslaget är att det skapas en tydlighet vilka regler som gäller.

6.2.2 Ny kompletterande bestämmelse i förhållande till asbest

Det finns inga direkta nackdelar med att föreskriva genom den kompletterande regeln; kravnivån finns sedan tidigare och syftar till att skydda

REMISS

arbetstagaren. En fördel med regleringen är att kravnivån på fartyg blir densamma som för andra arbetsplatser.

6.2.3 Förtydligande om syftet vid undantag från kravet på tillstånd

Det finns inga reella nackdelar med ett förtydligande; kravnivån blir densamma oavsett det görs ett förtydligande eller inte. Fördelarna med förtydligandet är att det belyser perspektivet av skyddet för arbetstagarna vilket är viktigt att framhäva då reglerna har detta som primärt syfte.

6.2.4 Underrätta skyddsombudet om anställning av minderårig

Det saknas reella nackdelar med att införa den föreslagna ändringen. Fördelarna med den föreslagna regleringen är att befintlig otydlighet försvinner samtidigt som det främjar samma kravnivå som för andra yrken genom att låta skyddsombudet få del av beslut att anställa en minderårig.

6.2.5 Förtydligande att inkludera befälhavaren som ansvarig för att ordna med rast för minderåriga

Det framgår inga reella nackdelar av att genomföra förtydligandet. Fördelarna med förtydligandet är att ansvarsfördelningen blir korrekt i förhållande till hur ansvaret är fördelat i övriga regler i kapitel 3. Dessutom är befälhavaren ofta den som fysiskt är på plats och faktiskt kan tillse rast för minderåriga.

6.2.6 Inkludera begränsning av trädammsexponering för minderåriga

En möjlig nackdel med förslaget är att det kan komma att medföra merarbete för företag genom ett potentiellt behov av att ändra i befintliga rutiner. Fördelen med begränsningen är att det blir samma skyddsnivå på fartyg som för andra arbetsplatser. Dessutom avser regeln att skydda minderåriga mot skadliga nivåer av trädammsexponering.

6.2.7 Exkludera dykeriarbete från förteckningen över förbjudna arbetsuppgifter för minderåriga

Att ta bort regeln medför inga reella nackdelar. Fördelen är att det blir tydligare vad som gäller. Samma kravnivå kvarstår – det är fortsatt inte tillåtet för minderåriga att utföra dykeriarbete men reglerna framgår istället direkt av Arbetsmiljöverkets föreskrifter.

6.2.8 Förtydligande om undantagsbestämmelserna för fartyg i inlandssjöfart

Förslaget medför inga reella nackdelar. Fördelarna är att det blir lättare för läsaren att snabbare bilda sig en uppfattning om vad undantagen gäller.

6.2.9 Förtydligande gällande regeln om explosionsfarlig miljö

Förslaget medför inga reella nackdelar. Fördelarna är att den nya utformningen ska bättre stämma överens med Arbetsmiljöverkets nu gällande regler och det bakomliggande direktivet. Därtill stämmer den föreslagna lydelsen även med Transportstyrelsens övriga föreskrifter på området.

REMISS

6.2.10 Språkliga justeringar

En nackdel med att ändra den språkliga stilen kan vara att den som har tillämpat reglerna sedan innan inte riktigt känner igen sig efter justeringarna. Fördelarna med att justera den språkliga stilen är att reglerna kan komma att uppfattas som lättare att förstå samt att de ligger i linje med det språkliga uttrycket som finns i Arbetsmiljöverkets regler.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Enligt 21 § arbetsmiljöförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter enligt de bestämmelser i arbetsmiljölagen som anges i 18 §, de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställighet av arbetsmiljölagen samt föreskrifter om gränsvärden.

Enligt 2 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen får Transportstyreslen meddela föreskrifter enligt 7 kap. 2 § 1 fartygssäkerhetslagen (2003:364) om hur ett fartyg ska vara konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd.

Enligt 5 kap. 10 § i samma förordning får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om bl.a. arbetsmiljön och befälhavarens allmänna skyldigheter i fråga om arbetsmiljön, arbete som utförs av minderåriga samt de ytterligare föreskrifter som behövs om hur fartyg ska vara utformade, inrättade och utrustade för att erbjuda en lämplig arbetsmiljö och tillfredsställande förhållanden i övrigt för de ombordanställda.

Enligt 8 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen får Transportstyrelsen meddela särskilda föreskrifter för bl.a. fiskefartyg i de frågor som behandlas i 2–5 kap. fartygssäkerhetslagen.

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

Förslagen innebär i huvudsak en anpassning av Transportstyrelsens regler om arbetsmiljö på fartyg till Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur. Anpassningen handlar om att sortera regler på ett annat sätt än tidigare utan att ändra kravnivåer. Vissa förtydliganden och språkliga justeringar har också gjorts i och med att strukturen på föreskrifterna gjorts om. Dessa förtydliganden och språkliga justeringar förändrar inte heller kravnivåerna.

Förslagen innehåller emellertid vissa ändrade krav vad gäller bestämmelserna om arbete med asbest, exponering för bly m.fl. ämnen, medicinska kontroller samt minderårigas arbete. De ändrade kraven följer kravnivåerna i Arbetsmiljöverkets föreskrifter. Kraven i Arbetsmiljöverkets föreskrifter följer i sin tur de EU-direktiv som införlivas genom föreskrifterna. Transportstyrelsen ansluter sig till Arbetsmiljöverkets bedömningar att

REMISS

kravnivåerna i de aktuella AFS:arna är i överensstämmelse med EU-lagstiftningen.

I och med Arbetsmiljöverkets arbete med den förnyade regelstrukturen uppdaterades hänvisningar till olika standarder i föreskrifterna och de allmänna råden (AFS 2023:9) om produkter – stegar, ställningar och viss annan utrustning för arbete på höjd samt vissa trycksatta anordningar. Arbetsmiljöverket gjorde bedömningen att dessa uppdaterade standarder kunde ses som kravhöjningar och att de var anmälningspliktiga enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler.[29] Arbetsmiljöverket valde att också anmäla föreskrifterna om arbetsutrustning och personlig skyddsutrustning – säker användning (AFS 2023:11) eftersom de innehåller krav på äldre arbetsutrustning som hade tagits i bruk innan harmoniserade EU-regler gällde eller innan Sverige blev medlem i EU.[30] Slutligen har Arbetsmiljöverket också anmält föreskrifterna om utformning av arbetsplatser utformning (AFS 2023:12).[31] I informationen om anmälan står bl.a. att föreskrifterna innehåller vissa särbestämmelser men att de flesta av dem inte är krav på varor utan t.ex. mer detaljerade krav än direktivet på belysning, ventilation och tillgänglighet, samt krav på rutiner kontroller och dokumentation. Vidare anges att föreskrifterna inte innehåller direkta krav på varor men att nationella särbestämmelser (exempelvis gällande lutning på rullstolsramper, avkörningsskydd, märkning av ställage och skydd mot instängning) kan få konsekvenser för hur varor behöver utformas. Transportstyrelsens förslag till ändringar i TSFS 2019:56 om arbetsmiljö på fartyg och i TSFS 2017:26 om fartyg i nationell sjöfart innebär att myndigheten sätter ikraft bestämmelser som Arbetsmiljöverket anmält enligt förordningen om tekniska regler. Därför är bedömningen att dessa ändringsföreskrifter också ska anmälas enligt förordningen om tekniska regler.

Föreskriftsförslagen innebär inte några nya krav på tjänsteleverantörer, varför förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

Förslagen innehåller inga krav som innebär reglering av yrken varför någon anmälan enligt lag (2016:145) om erkännande av yrkeskvalifikationer eller

[29] Jfr databasen TRIS (Technical Regulation Information System) Anmälningsnummer: 2023/0153/S.
[30] Jfr databasen TRIS (Technical Regulation Information System) Anmälningsnummer: 2021/0586/S.
[31] Jfr databasen TRIS (Technical Regulation Information System) Anmälningsnummer: 2021/0613/S.

REMISS

proportionalitetsprövning enligt förordning (2020:757) om proportionalitetsprövning vid nya eller ändrade krav på yrkeskvalifikationer inte behöver göras.

Förslagen innehåller inte några datalokaliseringskrav varför någon anmälan enligt artikel 4.2 i 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 behöver göras.

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

De föreslagna föreskrifterna bör träda i kraft så snart som möjligt, eftersom Arbetsmiljöverkets nya regelstruktur redan börjat gälla under år 2025. Eftersom Arbetsmiljöverket vid behov ändrar och uppdaterar sina föreskrifter, t.ex. för att anpassa dem till ändrad EU-rättslig reglering, riskerar ytterligare fördröjningar att leda till ytterligare osäkerhet om vad som gäller för fartyg, inaktuella regler, merarbete för både sjöfartsbranschen och Transportstyrelsen och i förlängningen en sämre arbetsmiljö på fartyg än på andra arbetsplatser.

Arbetsmiljöverket har omfattande information om den nya regelstrukturen på sin webbplats. Denna information är till stora delar relevant även för fartyg varför Transportstyrelsen lämpligen kan hänvisa till Arbetsmiljöverkets webbplats. Transportstyrelsen kan dock behöva ta fram kompletterande information och publicera den på sin webbplats för att underlätta för sjöfartsbranschen vid tillämpningen av Transportstyrelsens nya föreskrifter. Vilken typ av kompletterande information som behövs och omfattningen av den kommer att kunna bedömas bättre efter att Transportstyrelsen tagit del av synpunkterna efter remitteringen av föreskriftsförslagen.

Ett ikraftträdande av föreskrifterna så snart som möjligt är också angeläget i förhållande till ändringsdirektivet; sista dag för medlemsstaterna att införliva de flesta av ändringsdirektivets bestämmelser var den 21 december 2025. Sista dag för att införliva direktivet för bly m.m. var 9 april 2026.

REMISS

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?

Tydligare och enklare regler om arbetsmiljö på fartyg bidrar till funktionsmålet genom att skapa förutsättningar för en tryggare, mer attraktiv och hållbar sjöfart. När arbetsmiljöreglerna är lättare att förstå och följa förbättras säkerheten och trivseln ombord, vilket i sin tur stärker rekryteringen och möjligheten att behålla kompetent personal. Det leder till en mer stabil och effektiv transportsektor till sjöss, vilket är avgörande för att säkerställa tillgänglighet för människor och gods i hela landet – särskilt i områden där sjöfarten utgör en mer central del av infrastrukturen. Dessutom bidrar tydliga regler till ett mer jämställt transportsystem, eftersom de skapar lika förutsättningar och trygghet för både kvinnor och män som arbetar inom sjöfarten. Transportstyrelsen strävar, precis som Arbetsmiljöverket, efter att formuleringar och innehåll i föreskrifterna ska stödja jämställdhet i arbetslivet. Förslaget bedöms därför i förlängningen också kunna bidra till att svara likvärdigt mot kvinnors och mäns transportbehov.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Tydligare, enklare och mer enhetliga regler om arbetsmiljö på fartyg bidrar till hänsynsmålet genom att skydda hälsan för de som arbetar inom sjöfarten, men också till att stärka säkerheten och minska miljöpåverkan. När reglerna är lättare att förstå och tillämpa minskar risken för olyckor, skador och ohälsa bland sjömän. En tydlig reglering främjar också ett mer systematiskt och förebyggande arbetsmiljöarbete, vilket bidrar till en säker och hållbar drift av fartygen. Detta stödjer målet om att ingen ska dödas eller

REMISS

skadas allvarligt i transportsystemet, samtidigt som det skapar bättre förutsättningar för ett långsiktigt hälso- och miljöarbete till gagn för både människor och miljö.

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	+ Lättare att hitta i och förstå reglerna genom strukturella ändringar. + Tydligare regler.	- Eventuellt behov att ändra i rutiner gällande arbete för minderåriga vid risk för trädamms-exponering utöver tillåtna gränsvärden. - Eventuella kostnadsökningar till följd av att sanering eller rivning prioriteras.	- Merkostnad med uppskattningsvis 3 500 kr/ medarbetare som behöver genomgå medicinsk kontroll. - Kostnadsökning med uppskattningsvis 175 kronor/ företag till följd av tillägg av innehållet i anmälan. - Trolig kostnadsökning med 320 kronor/ anställd beräknat över en period om 10 år till följd av krav om grundläggande utbildning. - Kostnadsökning om uppskattningsvis 350 kronor för företag som behöver skapa ett nytt	

REMISS

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
			exponerings-register.	
Medborgare	+ Lättare att hitta i och förstå reglerna genom strukturella ändringar. + Tydligare regler. + Minderåriga skyddas mot trädamms-exponering utöver de tillåtna gränsvärdena vilket kan leda till positiva hälsoeffekter. + Färre personer kan potentiellt sett drabbas av ohälsa eller sjukdom till följd av att sanering eller rivning prioriteras. + Proaktiva hälsofrämjande effekter som ett led i att fler behöver genomgå medicinska kontroller. + Det kan bli att färre drabbas av ohälsa eller sjukdom till följd av kravet om grundläggande utbildning.	___	___	
Staten m.fl.	___	___	___	De förordade ändringarna kan eventuell generera behov av informations-insats från Transport-styrelsens sida. Detta ingår inom ramen för Transportstyrelsens ordinarie uppdrag. Om sådana insatser syftar till att förtydliga, informera

REMISS

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
				eller på annat sätt upplysa om regler kan efterlevnaden av dessa öka. Det i sin tur kan komma att bli samhällsekonomiskt effektivt då reglerna syftar till att minska antal arbetsrelaterade sjukdomsfall, olyckor och dödsfall.
Externa effekter	+ Potentiellt minskat antal arbetsrelaterade sjukdomsfall, skadade eller döda.	___	___	Om följderna av de föreslagna regleringarna är en potentiell minskning av antal arbetsrelaterade sjukdomsfall, skadade eller dödsfall är regleringarna motiverade ur ett perspektiv för samhällsekonomisk effektivitet.
Totalt			- 875 kronor/ företag	Trots att effekterna inte fullt ut går att beräkna får det vid en sammantagen bedömning anses vara samhällsekonomiskt effektivt att genomföra de förordade förslagen; dels är de potentiella nackdelar av så ringa natur. Dels är de belysta fördelarna till gagn för samhället då tydliga regler som är lätta att förstå och hitta i är en grundförutsättning för att relevanta regler ska kunna efterlevas. Reglerna syftar till att minska arbetstagare från att drabbas av arbetsrelaterade sjukdomsfall, olyckor och dödsfall. I förlängningen ger en sådan minskning en samhällsekonomisk positiv effekt genom potentiellt fler arbetsföra personer och minskad belastning på vården mm.

REMISS

E. Förslagets proportionalitet

De eventuella kostnader som uppkommer för framförallt redare och arbetsgivare bedöms vara proportionerliga och nödvändiga för att åstadkomma en enhetlig och tydlig reglering av arbetsmiljön på fartyg som motsvarar den reglering som gäller för landbaserade arbetsplatser. De eventuella kostnader som uppkommer med anledning av föreskriftsändringarna är främst av administrativ karaktär, t.ex. kostnader för att uppdatera dokumentation. Dessa kostnader får antas vägas upp av de kostnadsminskningar som en enklare och tydligare reglering innebär.

De rederier som också har landanställd personal, för vilka Arbetsmiljöverkets föreskrifter är direkt tillämpliga, kommer att få bättre förutsättningar för att bedriva ett mer enhetligt arbetsmiljöarbete inom organisationen.

Det är sammantaget Transportstyrelsens bedömning att förslaget kommer att innebära ringa kostnader för rederier och arbetsgivare.

F. Uppföljning och utvärdering

Uppföljning och utvärdering av att reglerna har avsedd effekt för de som berörs skulle exempelvis kunna ske på följande sätt:

- Löpande – inom ramen för den tillsynsverksamhet som Transportstyrelsen utövar.
- På förekommen anledning – om Transportstyrelsen får vetskap om avvikelse från reglerna eller indikation att det på annat sätt inte fungerar som önskvärt.
- Riktade insatser vid särskilda tillfällen – om Transportstyrelsen får indikationer på att det finns flera fall där det inte fungerar som önskvärt kan det göras riktade insatser under ett begränsat intervall.

G. Samråd

I frågor som avser skydd mot ohälsa eller olycksfall i arbetet samråds föreskrifter meddelade med stöd av 5 kap. 10 § fartygssäkerhetsförordningen med Arbetsmiljöverket.

Föreskrifter som rör även andra myndigheters verksamhet meddelas enligt samma paragraf efter samråd med respektive myndighet. En motsvarande skrivning finns i 18 § arbetsmiljöförordningen. Andra myndigheter berörs av förslaget i egenskap av arbets- eller uppdragsgivare för de som utför fartygsarbete, t.ex. Sjöfartsverket, Tullen och Kustbevakningen. Transportstyrelsen bedömer därför att samråd med berörda myndigheter måste ske.

REMISS

Samrådet med Arbetsmiljöverket och de myndigheter som använder fartyg i sin verksamhet kommer att ske genom att dessa myndigheter får ta del av förslagen genom remissen.

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

Charlotta Rennwandt
Regelhandläggare
Sektionen för fartygssäkerhet

charlotta.rennwandt@transportstyrelsen.se
Tel: 010-495 32 20

Bilagor

1. Parallelluppställning för ändringsdirektivet (EU) 2023/2668 i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56

2. Parallelluppställning för direktiv (EU) 2024/869 i förhållande till grunddirektiven 98/24/EG samt 2004/37/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56

REMISS

Bilaga 1. Parallelluppställning för ändringsdirektivet (EU) 2023/2668 i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56

Tabell 1 Parallelluppställning för ändringsdirektivet (EU) 2023/2668 i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56.

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
Artikel 1 punkt 1	Tillägg att direktiv 2004/37/EG ska tillämpas närhelst de är mer gynnsamma för arbetstagares hälsa och säkerhet i arbetet.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	Informationsregel.
Artikel 2	Definitionen av asbest ändras	Hänvisning från TSFS 2019:56 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 3 §	Inga konsekvenser.
Artikel 3 punkt 2	Språklig ändring och tillägg att sanering av asbest eller asbesthaltiga material ska prioriteras framför andra former av asbesthantering.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 och 2 §§ till AFS 2023:13, 3 kap. 15–16 §§	Konsekvenser, se avsnitt 5.
Artikel 3 punkt 3	Hänvisning till artikel 8 vad gäller gränsvärdet samt att tidigare undantagsregel från artikel 18 och artikel 19 inte längre gäller (möjlighet till undantag från artikel 4 kvarstår).	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 6–7 §§	Arbetsmiljöverket har ändrat AFS 2023:13, 3 kap. 7 § där undantag för tillstånd är borttaget för demontering av bromsbelägg och andra friktionselement eller formgjutna packningar. Det ger inga konsekvenser. Undantaget från direktivets artikel 18 och artikel 19 gäller inte längre vilket

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
			genererade en ändring i 3 kap. 44 § AFS 2023:13. Detta ger konsekvenser, se avsnitt 5.
Artikel 4 punkt 3	Tillägg för vad en anmälan ska innehålla.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 12 § första och andra stycket	Konsekvenser, se avsnitt 5.
Artikel 6	Ändring genom att nivån går från ”så låg som möjligt” till ett minimum och så låg som det är tekniskt möjligt. Exemplifiering av åtgärder för att undvika att asbestdamm sprids i luften. Uppdatering av hänvisning till EU-direktiv.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap.17–18 §§, 21, 26, 26a, 28, 34, 36, 37 och 39 §§.	Inga konsekvenser.
Artikel 7 punkt 1	Tillägg att asbesthalten i luften ska mätas under specifika arbetsmoment.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 23 § samt hänvisning från TSFS 2019:56, 2 f kap. 1 § till AFS 2023:14, 7–11 §§	Föranleder inga ändringar i Arbetsmiljöverkets senaste föreskrifter.
Artikel 7 punkt 2	Språklig ändring	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 f kap. 1 § till AFS 2023:14, 8 §	Föranleder inga ändringar i Arbetsmiljöverkets senaste föreskrifter.

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
Artikel 7 punkt 5	Ingen ändring	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 f kap. 1 § till AFS 2023:14, 11 §	Föranleder inga ändringar i Arbetsmiljöverkets senaste föreskrifter.
Artikel 7 punkt 6	Justering vad gäller metod för fiberräkning.	___	Kravet kommer genomföras innan fristen 21 december 2029.
Artikel 7 punkt 7	Tillägg vad gäller vilka fibrer (storleksmässigt) som ska räknas. Tillägg att fibrer med en bredd av mindre än 0,2 mikrometer ska beaktas vid tillämpningen av artikel 8.2 a från och med den 21 december 2029.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 f kap. 1 § till AFS 2023:14, Not (punkt) 16 till gränsvärdet för asbest i gränsvärdeslistan	Inga konsekvenser. Arbetsmiljöverket har gjort bedömningen att det sänkta gränsvärdet i AFS 2023:14 inte skulle få någon påverkan på företagen. Detta följer som ett led av ändringarna som genomfördes i AFS 2023:13 där det i 3 kapitlet finns många krav som arbetsgivaren behöver förhålla sig till för att minska exponeringen av asbest. I och med dessa skärpta krav

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG	Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar	Konsekvenser
			är Arbetsmiljöverkets bedömning att arbete med asbesthaltigt material kommer utföras under det nya sänkta gränsvärdet med god marginal[32].
Artikel 8 punkt 1	Fram till och med 20 december 2029 sänks gränsvärdet för exponering i luften från 0,1 till 0,01.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 23 § samt hänvisning från TSFS 2019:56, 2 f kap. 1 § till AFS 2023:14, 13–14 §§, samt gränsvärdet för asbest i gränsvärdeslistan.	Av de nämnda reglerna i Arbetsmiljöverkets serie är det enbart gränsvärdeslistan (AFS 2023:14, not 16 till gränsvärdet) som ändras. Inga konsekvenser. Se förklaring under artikel 7 punkt 7 ovan.
Artikel 8 punkt 2 och punkt 3	Från och med 21 december 2029 finns möjlighet att välja gränsvärdet som anges i artikel 8 punkt 1 (0,01) alternativt 0,002. Om det första gränsvärdet väljs (0,01) för mätning ska fibrer med en bredd av mindre än 0,2 mikrometer	___	Kravet kommer genomföras innan fristen 21 december 2029.

[32] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten (AFS 2023:13), om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14) och medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15),* beteckning 2024/060237, s. 24.

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
	beaktas (se artikel 7.7 andra stycket).		
Artikel 10 punkt 1	Förtydligande att arbete ska stoppas omedelbart om det relevanta gränsvärdet överskrids eller om det finns anledning att tro att asbesthaltiga material som inte identifierats innan arbetet påbörjades har rubbats. En skräpning av ”får” till ”ska” i relation till fortsatt arbete.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 18 a § och 23 §	Föranledde en ny paragraf (18 a) i AFS 2023:13, 3 kap. Inga konsekvenser.
Artikel 10 punkt 3	Språklig förändring med byte från ”klimatologiska belastningen” till ”termiska förhållandena” i relation till pauser. Tillägg av ” i företaget eller på driftstället” i förhållande till parter för samråd.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 b kap. 1 § till AFS 2023:10 7 kap. 13 § samt hänvisning från TSFS 2019:56, 2 c kap. 1 § till AFS 2023:11, 15 kap. 4 §.	Föranleder inga ändringar i Arbetsmiljöverkets senaste föreskrifter.
Artikel 11	Skärpningar vad gäller identifiering av asbest i material; Tidigare ingick enbart rivning och underhåll där *renoveringsarbete* nu inkluderas. Inkluderar även att det handlar om arbeten som påbörjas i lokaler som uppförts innan	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 15 och 32 §§	Inga konsekvenser.

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
	medlemsstatens asbestförbud trädde i kraft. Precisering vilka som ska tillfrågas om information för att kunna identifiera förmodade asbesthaltiga material.		
Artikel 12	”Fastställda gränsvärdet” är ändrat till ”relevanta gränsvärdet”. Tillägg att det är alla *tänkbara* tekniska förebyggande åtgärder som avses. Språkliga justeringar. Tillägg att den personliga skyddsutrustningen ska hanteras på lämpligt sätt samt justeras individuellt. Tillägg att vid arbete som utförs i slutna utrymmen ska utrymmet vara lufttätt och ha mekanisk frånluftsventilation.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 kap. 1 § till AFS 2023:1, 6 §; hänvisning från TSFS 2019:56, 2 c kap. 1 § till AFS 2023:11, 15 kap. 8 och 9 §§; hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 19, 24, 25, 36, 36 och 39 §§.	Föranledde ändringar i AFS 2023:13, 3 kap. 24, 35, 36 och 39 §§. Inga konsekvenser.
Artikel 13 punkt 2, andra stycket led c	”Måste” är utbytt till ”ska”. Tillägg med ”…innan annan verksamhet återupptas”.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 12–13 och 17 §§.	Föranleder inga ändringar i Arbetsmiljöverkets senaste föreskrifter relaterat till artikel 13 punkt 2 andra stycket led c.

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
Artikel 14 punkt 2	Ändring av ”bör” till ”ska” vad gäller lättförståeligt innehåll i utbildningen. Ytterligare en ändring från ”bör” till ”ska” samt ett byte från ”kvalifikationer” till ”färdigheter”. Hänvisning till nationell rätt och praxis som är tillämplig där arbetet äger rum istället för den tidigare exemplifierande listan.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap.14, 31, och 31 a §§.	Föranleder ändringar i Arbetsmiljöverkets AFS 2023:13, 3 kap. 14, 31 och 31 a §§ vilka till viss del ger konsekvenser, se avsnitt 5.
Artikel 14 punkt 3	Referens till bilaga Ia vilken innefattar minimikraven för utbildning.	—	Informationsbestämmelse.
Artikel 15	Förtydligande att det inte längre bara krävs bevis att företaget är kvalificerat för det tilltänkta asbestarbetet, utan nu krävs tillstånd från behörig myndighet och bevis på efterlevnad av artikel 6 samt bevis på genomgången utbildning. Medlemsstaterna ska hålla en	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 11 §	Föranleder ändring i AFS 2023:13, 3 kap. 11 §. Ordet *sanering* är tillagd. Inga konsekvenser då Arbetsmiljöverket ser det som ett förtydligande[33].

[33] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om risker vid vissa typer av arbeten (AFS 2023:13), om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14) och medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15),* beteckning 2024/060237, s. 11.

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
	förteckning över företag som har fått tillstånd. Förteckningen ska hållas allmänt tillgänglig.		
Artikel 18	Punkten 1 tas bort. Artikel 18 c införs med regler för kommissionens arbete med uppföljning	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	Riktar sig inte till medlemsstater.
Artikel 19 punkt 1	Utgår	—	—
Artikel 19 punkt 2	Språkliga ändringar.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 45 §.	Föranleder inga språkliga ändringar i AFS 2023:13, 3 kap. 45 §. Däremot omfattas fler arbetsgivare av kravet på att upprätta exponeringsregister vilket ger konsekvenser, se avsnitt 5.
Artikel 21	Tillägg att de asbestrelaterade arbetssjukdomarna ska vara medicinskt diagnostiserade. En vägledande förteckning över sjukdomar som kan orsakas av asbestexponering finns i bilaga I.	Införlivas inte genom Transportstyrelsens regler utan genom lagen (1998:543) om hälsodataregister.	Inga konsekvenser.
Artikel 22a	Ny artikel med uppdrag till kommissionen.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering	Procedurregel.

REMISS

EU-direktivet, ändringar genom (EU) 2023/2668	**Förändring i förhållande till grunddirektivet 2009/148/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
Bilaga I punkt 1	Språklig ändring samt tillägg vilka sjukdomar som exponering för fria asbestfibrer kan ge upphov till.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	Vägledning.
Bilaga Ia	Ny bilaga med minimikrav för utbildning.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 e kap. 1 § och 2 § till AFS 2023:13, 3 kap. 14, 31, 31 a, 31 b och 31 c §§	Föranleder ändringar i Arbetsmiljöverkets AFS 2023:13, 3 kap. 14, 31, 31 a, 31 b och 31 c §§. Delen om utbildningsbeviset har lyfts ut ur 3 kap. 31 § AFS 2023:13 och preciserats i föreskrifternas 3 kap. 31 b §. Detta bedöms inte ge några konsekvenser.

REMISS

Bilaga 2. Parallelluppställning för direktiv (EU) 2024/869 i förhållande till grunddirektiven 98/24/EG samt 2004/37/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56

Tabell 2.1 Parallelluppställning för direktiv (EU) 2024/869 i förhållande till grunddirektivet 98/24/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56 samt konsekvenserna.

Artikel i (EU) 2024/869	**Effekt på grunddirektivet 98/24/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transport-styrelsen förordar**	**Konsekvenser**
Artikel 1 punkt 1	Bilaga I i grunddirektivet 98/24/EG är ändrat i enlighet med bilaga I till direktiv (EU) 2024/869. Den nya bilagan innehåller framför allt ändrade gränsvärden för diisocyanater.	Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 f kap. 1 § till AFS 2023:14.	Av Arbetsmiljöverkets konsekvens-utredning framgår att ändringen endast innebär en liten sänkning och det borde innebära att det inte blir någon reell skillnad för företagen[34]. De mättekniska förändringarna bedöms inte heller medföra några ökade kostnader för företagen[35]. Transportstyrelsen delar den bedömningen.
Artikel 1 punkt 2	I bilaga II i grunddirektivet 98/24/EG punkterna 1, 1.1, 1.2 och 1.3 utgår. Detta gör att reglerna om biologiska gränsvärden och åtgärder för hälso-kontroll gällande bly och dess joniska föreningar utgår.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	___

REMISS

[34] Arbetsmiljöverket, *Konsekvensutredning till förslaget om ändring i Arbetsmiljöverkets föreskrifter och allmänna råd om gränsvärden för luftvägsexponering i arbetsmiljön (AFS 2023:14), medicinska kontroller i arbetslivet (AFS 2023:15) och risker i arbetsmiljön (AFS 2023:10)*, konsekvensutredning 2023/072136, avsnitt 7.2.2 sid 24.
[35] Ibid, avsitt 7.2.3.

Tabell 2.2 Parallelluppställning för direktiv (EU) 2024/869 i förhållande till grunddirektivet 2004/37/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56 samt konsekvenserna.

Artikel i (EU) 2024/869	**Effekt på grund-direktivet 2004/37/EG**	**Transportstyrel-sens reglering som införlivar direktivet och vad Transport-styrelsen förordar**	**Konsekvenser**
Artikel 2 punkt 1	Artikel 2.1 led b i 2004/37/EG ändras genom främst språkliga ändringar och upp-daterade hänvisningar för vad som avses med ett mutagent ämne.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	___
Artikel 2 punkt 2	Artikel 18a i 2004/37/EG ändras med instruktion till kommissionen.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	Riktar sig inte till medlemsstater.
Artikel 2 punkt 3	Bilagorna I, III och IIIa till direktiv 2004/37/EG ändras i enlighet med bilaga II till direktiv (EU) 2024/869. Genererar att: 1. luftgränsvärdet för bly sänks från 0,1 till 0,03, 2. biologiskt gränsvärde bly i blodet för kvinnor som har fyllt 50 år och män sänks till 1,4 µmol/L, 3. biologiskt gränsvärde för kvinnor som har fyllt 50 år och män sänks till 0,7 µmol/L, 4. undantag för kvinnor som har fyllt 50 år och män med historisk exponering, 5. Sänkt biologiskt gränsvärde för kvinnor under 50 år.	1. Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 f kap. 1 § till AFS 2023:14. 2. Hänvisning från TSFS 2019:56, 2 g kap. 1 § till AFS 2023:15, 7 kap. 7 §. 3 – 5. Träder ikraft 1 januari 2029 och införlivas av Transportstyrelsen i senare skede.	1. Kan ge konsekvenser för riskbedömningar och exponerings-mätningar, se konsekvenser under avsnitt 5. 2. Eftersom Transportstyrelsen inte har satt ikraft 7 kap. 7 § AFS 2023:15 sedan tidigare genererar inte ändringen några konse-kvenser i sig. Konsekvensern a av att 7 kap. 1–19 §§ AFS 2023:15 föreslås sättas ikraft framgår i sin helhet av avsnitt 5. 3 – 5. Kravet kommer genomföras innan fristen 1 januari 2029.

REMISS

Tabell 2.3 Parallelluppställning för direktiv (EU) 2024/869 i förhållande till grunddirektiven 98/24/EG samt 2004/37/EG och införlivandet genom TSFS 2019:56 och konsekvenserna därtill.

Artikel i (EU) 2024/869	**Effekt på grunddirektiv 98/24/EG samt 2004/37/EG**	**Transportstyrelsens reglering som införlivar direktivet och vad Transportstyrelsen förordar**	**Konsekvenser**
Artikel 3	Informationsregel.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	Inga konsekvenser.
Artikel 4	Informationsregel.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	Inga konsekvenser.
Artikel 5	Informationsregel.	Föranleder inte lagstiftning eller annan reglering.	Inga konsekvenser.

REMISS