

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg

Skriv kommentarerna till remissynpunkterna på ett sakligt och neutralt sätt.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Svensk sjöfart		Svensk Sjöfart tackar för möjligheten att lämna synpunkter på Transportstyrelsens förslag till föreskrifter (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg. Svensk Sjöfart har granskat de föreslagna ändringarna och bedömer att ändringarna stämmer överens med beslut fattade av IMO:s Miljöskyddskommitté MEPC om ändringar av ett antal bindande resolutioner. Således tillstyrker Svensk Sjöfart att de föreslagna ändringarna översätts och införlivas i svensk rätt.	
Polismyndigheten		Polismyndigheten har inga invändningar mot att förslagen genomförs.	
Kustbevakningen		Kustbevakningen konstaterar att "förtydligandet" i förslaget till ny 9 kap. 30 a § i föreskrifterna av begreppet "under gång" i 2 kap. 23 § förordningen om förorening från fartyg (FÄFF) i realiteten innebär en begränsning av vad som direkt enligt ordalydelsen i förordningen är ett <i>tillåtet</i> utsläpp. Förordningen säger t.ex. inget alls om att eventuella utsläpp ska göras så att de sprids ut över ett så stort havsområde som möjligt. Detta innebär i sin tur att området för vad som enligt 2 kap. 23 § FÄFF är ett straffbart utsläpp enligt 10 kap. 1 § lagen om åtgärder från fartyg utvidgas till följd av "förtydligandet" i föreskriften. Transportstyrelsens förtydligande i föreskriften får anses stå i strid med vad som uttryckligen framgår av FÄFF och kan därför inte tillämpas enligt principen om att en författning av högre dignitet upphäver en författning av lägre dignitet. Kustbevakningen avstyrker mot denna bakgrund att förtydligandet införs i föreskriften.	Med anledning av KBV:s synpunkter bedömer Transportstyrelsen att det inte är möjligt att implementera Marpols definition av "under gång" som en verkställighetsföreskrift eftersom det kriminaliserade området inte får utvidgas utan stöd i lag. Genom föreslagen verkställighetsföreskrift med definitionen är det sannolikt så att jämfört med 2 kap. 23 § FÄFF utökas fallen av otillåtna utsläpp, dvs det straffbara området utvidgas på ett materiellt nytt sätt, på ett sätt som inte faller inom blankettstraffbudet i 10 kap. 1 § LÄFF, då föreskriften inte är meddelad med stöd av

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Det kan slutligen konstateras att förtydligandet i sig inte heller på något tydligt sätt beskriver ett "förbud" mot att återvända till närmast föregående hamn efter tankrengöring till sjöss.	2 kap. 3 § LÄFF. Därmed kan utsläpp som skulle kunna vara otillåtna med stöd av definitionen av "under gång" inte lagföras. Att införa en bestämmelse som sedan inte är möjlig att lagföra någon emot (och som heller inte KBV kommer se som möjlig att använda vid brottsutredning/lagföring) är inte lämpligt, särskilt inte eftersom preciseringen av "under gång" sannolikt behöver bli föremål för tolkning av rättstillämpningen. Därför bedömer TS att definitionen i TSFS ska utgå och att det krävs reglering i förordningen om åtgärder mot förorening från fartyg. (TS har för övrigt inte bemyndigande att föreskriva om utsläppsförbud och utsläppsnormer avseende skadliga flytande ämnen i bulk).
Göteborgs universitet, Handelshögskolan		Ocean Law Group vid Juridiska institutionen, Handelshögskolan GU, ifrågasätter förslaget och föreslår en reglering som istället följer etablerad standard. 1 Svensk reglering bör följa etablerad standard – förslaget gör inte det Det finns redan inom EU en tillämpning av begreppet "en route" som visar att det är fullt möjligt att inom ramen för internationell reglering ge begreppet en ändamålsenlig innebörd. I Tyskland kombineras MARPOL-definitionen med nationella förtydliganden och en aktiv tillsynspraxis. Där avgörs frågan av om resan har ett legitimt transportsyfte. Resor eller avvikelser	Med anledning av bedömningen av KBV:s remissvar som innebär att definitionen av "under gång" utgår, kommenterar TS inte på detta remissvar.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		som i huvudsak genomförs för att möjliggöra utsläpp faller därmed utanför begreppet "en route". Det tyska exemplet visar att det finns utrymme att motverka kringgående utan att avvika från MARPOL:s ordalydelse. Mot denna bakgrund framstår det som svårt att motivera varför Sverige skulle välja en mindre effektiv och mindre ambitiös reglering och tillämpning. Det föreliggande förslaget lämnar centrala problem olösta. Regleringen ligger förvisso nära MARPOL:s ordalydelse, men innehåller inga tydliga begränsningar av de upplägg som i praktiken används för att kringgå regelverket. Det saknas exempelvis förbud mot att lämna och återvända till samma hamn, liksom krav på att fartyget ska vara på väg mellan två olika destinationer. Rekvisiten är öppna och ger ett betydande tolkningsutrymme. Ordalydelsen "en eller flera kurser" är så oprecist att den leder till tolkningsproblem helt i onödan. Formuleringen "så långt det är praktiskt möjligt", som också används i arbetsmiljörätten, har där orsakat tillämpningssvårigheter och behov av forskningsinsatser. Den föreslagna regleringen innebär att fartyg även fortsättningsvis kommer att kunna åberopa regleringen som stöd för att genomföra särskilda turer i syfte att möjliggöra utsläpp. De kan då hävda att de varit "under gång". Förslaget begränsar förvisso andra uppenbara kringgåenden, men lämnar ändå i övrigt utrymme för motsvarande typer av beteenden. Det finns därför en tydlig risk att regleringen i praktiken legitimerar utsläpp så länge de sker "under gång", även när resan saknar ett egentligt transportändamål. En central utgångspunkt bör vara att utsläpp endast ska ske som en del av en faktisk transport. Resor eller avvikelser vars huvudsakliga syfte är att möjliggöra utsläpp bör inte anses uppfylla kravet på att vara "under gång". Detta bör framgå tydligare av den svenska regleringen eller dess tillämpning. Som nämnts visar det tyska exemplet att detta är både möjligt och önskvärt. Den tyska regleringen och tillämpningen visar att en mer aktiv och	

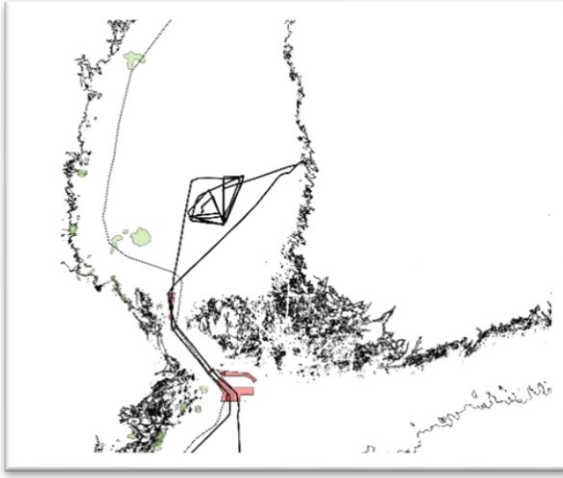
Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		ändamålsinriktad modell kan få betydande effekt utan att kräva förändringar av MARPOL:s grundläggande reglering. 2 Hur svårigheterna att reglera fenomenet kan hanteras Det nationella handlingsutrymmet är begränsat. I den ekonomiska zonen är Sverige i princip är bundet till internationellt accepterade standarder enligt MARPOL. Detta utesluter dock inte en mer ändamålsenlig tolkning och tillämpning av regelverket. Inom territorialhavet är handlingsutrymmet dessutom större. Regelverkets effektivitet kan i stor utsträckning stärkas genom hamnstatsåtgärder och tillsyn. Det gäller exempelvis krav på mottagning av tankspolvatten i hamn, rapporteringsskyldighet, AIS-baserad övervakning samt kontroll vid anlop. Sådana åtgärder ligger i praktiken ofta utanför de begränsningar som gäller för materiell utsläppsreglering och kan i jämförelse vara mer effektiva. Det finns också anledning att beakta att det finns ett större handlingsutrymme i förhållande till fartyg som för EU-flagg. Dessa fartyg omfattas av gemensamma EU-rättsliga skyldigheter, vilket ger bättre förutsättningar att införa och genomdriva mer långtgående krav, exempelvis i eller i anslutning till skyddade områden. Att frågor om likabehandling och konkurrensneutralitet behöver beaktas hindrar inte en ändamålsenlig reglering och tillämpning. 3 Bedömningen är att svensk reglering kan och bör följa etablerad normativ standard Sammantaget innebär förslaget ett förtydligande och kan sannolikt i viss mån begränsa möjligheterna till kringgående. Regleringen lämnar dock fortfarande ett betydande utrymme för sådana upplägg. En mer effektiv reglering förefaller vara möjlig, främst genom: i) en tydligare funktionell normativ bestämning av begreppet "en route",	

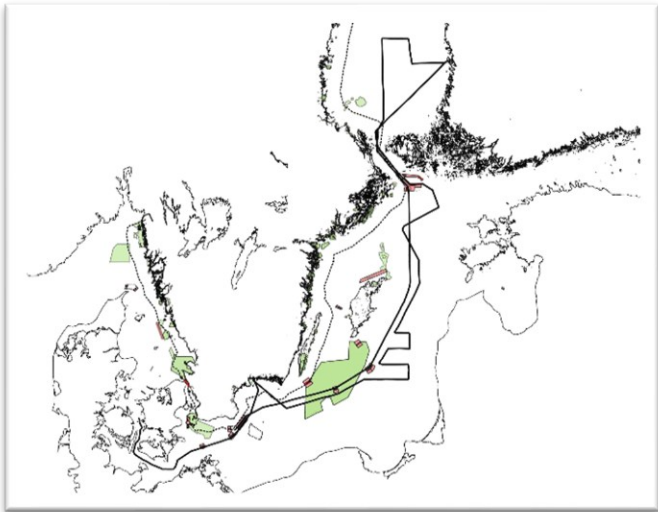
Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		ii) förstärkt tillsyn genom hamnstatsåtgärder, iii) riktade åtgärder mot EU-flaggade fartyg, samt iv) styrmedel som motverkar att utsläpp blir ett rationellt handlingsalternativ.	
Havs- och vattenmyndigheten		Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker i huvudsak de förslag som lämnas i samrådsremissen, men anser att det behövs tydligare förklaring av begreppet "under gång". Begreppet, som det föreslås införlivas i detta förslag, kan tolkas att fortsatt möjliggöra resor i syfte för att endast tvätta tankar och sedan återgå till hamn för lastning. Detta kan enkelt undvikas genom förtydligande i begreppet att "under gång" avser en resa från hamn till annan hamn i likhet med Tysklands införlivande. Detta skulle säkerställa minskad belastning på havsmiljön och förbättrade möjligheter att kunna nå god miljöstatus i havet. Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker att resolutionerna från Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) kommitté för skydd av havsmiljön (Marine Environment Protection Committee (MEPC) som nämns i remissen införlivas och att förtydligande kring att elektronisk registrering kan ske. <i>Under gång</i> För att möjliggöra Marpolkonventionens precisering av vad som avses med "under gång" vid tillämpning av utsläppsnormerna i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg läggs i remissversionen en ny paragraf om detta till, med samma ordalydelse som Marpolkonventionens precisering. 9 kap. 30 a § 9 kap. 30 a § Med under gång i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg menas att fartyget är i rörelse till havs på en eller flera kurser, inklusive avvikelser från den kortaste direktrutten, vilka i den mån det är praktiskt möjligt med hänsyn	Noteras. Med anledning av bedömningen av KBV:s remissvar som innebär att definitionen av "under gång" utgår, kommenterar TS inte på detta remissvar i denna del.

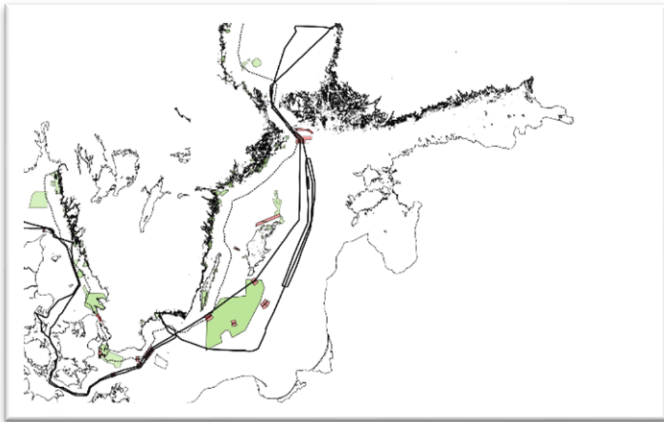
Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<i>till navigeringen gör att eventuella utsläpp sprids ut över ett så stort havsområde som är rimligt och praktiskt möjligt.</i> Med grund i påverkan på havsmiljön, belastningar från tankrengöringar som påverkar möjligheten att nå god miljöstatus och framförallt den känsliga och av övergödande, samt farliga ämnen hårt belastade Östersjön, anser Havs- och vattenmyndigheten att regeln i svenska genomförande bör formuleras på ett sätt som tar sikte på att klargöra att utsläpp ska ske som en del av en faktisk transport mellan hamnar. Det behöver även tydliggöras att resor vars huvudsakliga syfte är att möjliggöra utsläpp inte uppfyller kravet. Inom EU finns exempel på en mer restriktiv tillämpning av begreppet "under gång". I Tyskland tillämpas MARPOL-definitionen, men med en striktare tolkning i praktiken: fartyg anses inte vara "under gång" om de reser enbart i syfte att genomföra tankrengöring (till exempel från en hamn och tillbaka till samma hamn). Detta tydliggörs enkelt genom följande i förordning formulerande tolkning (fritt översatt): <i>"(1) Ett fartyg är inte under gång enligt betydelsen i bilaga II förordning 13 (2.1) när det lossar ämnen i grupperna X, Y eller Z i havet i enlighet med bilaga II förordning 6 i MARPOL-konventionen om det endast gör resan i syfte att lossa dessa ämnen."</i> Tysklands regelverk finns på denna länk: https://www.gesetze-im-internet.de/seeumwverhv/BJNR137110014.html Havs- och vattenmyndigheten anser att Sverige ska tolka "under gång" på samma sätt och att detta behöver vara tydligt även i införlivandet, för att säkerställa att en god havsmiljö inte riskerar att äventyras.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Havsmiljö- institutet		Havsmiljöinstitutet lämnar härmed synpunkter på dokumentet Dnr TSF 2026-5 som har remitterats med deadline 19 maj 2026. Havsmiljöinstitutets svar avser endast de förslag från Transportstyrelsen vilka gäller preciseringen av begreppet "under gång". Sammanfattning av Havsmiljöinstitutets synpunkter avseende författningsförslaget: - Havsmiljöinstitutet välkomnar att Transportstyrelsen preciserar det svenska begreppet "under gång" för att säkerställa att sjöfart och myndigheter får aktuella regler att förhålla sig till som speglar de behov som finns avseende tydlighet, internationell anpassning samt miljöskydd. - Havsmiljöinstitutet stödjer att den svenska regleringen baseras på MARPOL-konventionens definition, och förordar att förslaget kompletteras så att texten motsvarar Tysklands implementering av motsvarande regel. Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp har i flera år genom samarbete och regelbundna möten med Transportstyrelsen, Kustbevakningen, Havs- och vattenmyndigheten och Jordbruksverket tagit fram rapporter, seminarier, konferenser, policy brief m.m. för att samla och belysa kunskap kring de problem och den situation som leder till att utsläpp av kemikalier till havet sker i ökande omfattning efter tankspolning (bl.a. Lunde Hermansson & Hassellöv 2020; Havsmiljöinstitutet 2022a; Havsmiljöinstitutet 2022b, Havsmiljöinstitutet 2023, Larsson m.fl. 2025, Larsson 2025). Vi ser mycket positivt på att de erfarenheter som byggts upp kan komma till nytta för denna remiss. - Havsmiljöinstitutet delar Transportstyrelsens bedömning att det finns behov av att <u>precisera begreppet "under gång"</u>. Den nuvarande svenska lydelsen i 2 kap 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg ger inte tillräcklig tydlighet.	Med anledning av bedömningen av KBV:s remissvar som innebär att definitionen av "under gång" utgår, kommenterar TS inte på detta remissvar.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Positivt är att definitionen nu knyter utsläpp till att fartyget ska vara "under gång" i linje med texten i MARPOL. Havsmiljöinstitutet bedömer att TS förslag (citerad i vår bilaga) är ett steg i rätt riktning men otillräckligt för att begränsa utsläpp till havet. Havsmiljöinstitutets vill understryka att den grundläggande principen i MARPOL-konventionen är att utesluta utsläpp av skadliga ämnen i havet, att sådana endast är tillåtet i undantagsfall och inte ska utgöra huvudregeln. Tankrengöring till havet bör reduceras till ett minimum. Att utsläppen späds ut är inte ett bra argument för att de ska tillåtas. De flesta utsläpp kring Sverige av tankspolrester till havsmiljön sker från fartyg som går från hamn A till hamn B. Det är inte vanligt att fartyg går från hamn A, gör utsläpp och går tillbaka till hamn A. Nedan ger vi några exempel på fartygsrörelser från kemikalietankfartyg med tydliga indikationer på utsläpp av spolvätska. Dessa är enbart några exempel baserade på AIS-analyser från 2023, och det finns många fler.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		 Figur 1. Kemikalietanker på väg mellan två hamnar med avvikande rörelsemönster, vilket tyder på tankrengöring i relativt begränsat område i Bottenhavet.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		 Figur 2. Kemikalietankfartyg kör i sicksack mellan två hamnar.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		 Figur 3. Kemikalietankfartyg kör fram och tillbaka med en extra sträcka på 630 km öster om Gotland innan fartyget når nästa hamn. I Tyskland har MARPOL-texten om "en route" överförts till tyska med en direktöversättning. Men, texten är därutöver kompletterad med juridiska förtydligande i en förordning: "Maritime Environmental Behaviour Regulations" (Förordning om miljövänligt beteende inom sjöfarten, Se Abschnitt 2, Unterabschnitt 2, §8 i SeeUmwVerhV) § 8 Einleiten und vorläufige Bewertung von flüssigen Stoffen (1) Ein Schiff ist bei der Einleitung von Stoffen der Gruppen X, Y oder Z nach Anlage II Regel 6 des MARPOL-Übereinkommens ins Meer nicht in Fahrt im Sinne von Anlage II Regel 13 Absatz 2.1, wenn es die Reise nur zur Einleitung dieser Stoffe durchführt.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vår översättning: <i>Ett fartyg som släpper ut ämnen av kategori X, Y eller Z, enligt definitionen i regel 6 MARPOL Annex II, i havet ska inte anses vara under gång enligt definitionen i regel 13.2.1 i MARPOL II, om det endast genomför sin resa i syfte att släppa ut dessa ämnen. (...)</i> Havsmiljöinstitutet har i samband med arbetet med TS remiss haft en korrespondens via e-post med Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Tysklands federala myndighet för sjöfart och hydrografi. BSH är ansvarig myndighet för "en route"-sanktioner. De granskar alla fartygsrörelser, och kontakter fartyg som haft avvikande rörelsemönster när de går in i tysk hamn. BSH utfärdar även böter. De uppger att den strikta tillämpningen av "en route" gör att detta är väl känt i sjöfartssektorn, vilket gör att de endast har en handfull ärenden per år. Erfarenheten från Tyskland är att regleringen ger legitimitet och effekt. Det ger också möjlighet att ingripa både i de fall fartyg går från hamn A och sedan tillbaka till A, likväl som från hamn A till hamn B, om fartygets rörelser ger indikationer på att utsläpp av tankspolrester utförs. Gränslinjen i den tyska implementering ligger vid om resan <u>bara</u> har till syfte att släppa ut tankrester. Detta illustrerar att det finns ett utrymme att inom ramen för MARPOL-systemet ge begreppet "under gång" en mer funktionell och ändamålsinriktad tolkning, utan att formellt avvika från konventionens ordalydelse. Samtidigt framstår förslaget till den svenska regleringen som mer tillåtande i praktiken än den tyska implementeringen, i avsaknad av motsvarande förtydligande. <u>Havsmiljöinstitutet stödjer att den svenska regleringen baseras på MARPOL-konventionens definition, och förordar att förslaget kompletteras så att texten motsvarar Tysklands implementering av motsvarande regel.</u> Sverige har här möjlighet att reducera en betydande källa till utsläpp till haven kring Sverige och att göra det med en metod som redan är i bruk och fungerar i ett annat av länderna kring	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Östersjön. Havsmiljöinstitutet förmedlar gärna kontakt med ansvariga på BSH, om TS önskar mer information. BILAGA <u>Marpol Annex II, Regulation 1, Definitions. Punkt 6:</u> <i>En route</i> means that the ship is under way at sea on a course or courses, including deviation from the shortest direct route, which as far as practicable for navigational purposes, will cause any discharge to be spread over as great an area of the sea as is reasonable and practicable. <u>Att jämföra med Transportstyrelsens förslag enligt TSF 2026-5</u> 9 kap. 30 a §2 Med under gång i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg menas att fartyget är i rörelse till havs på en eller flera kurser, inklusive avvikelser från den kortaste direktrutten, vilka i den mån det är praktiskt möjligt med hänsyn till navigeringen gör att eventuella utsläpp sprids ut över ett så stort havsområde som är rimligt och praktiskt möjligt. <u>Anledning till regleringen enligt Transportstyrelsens Konsekvensutredning, punkt Övrigt:</u> "I samband med detta föreskriftsarbete har även uppmärksamats behov av följande specificeringar och korrigeringar i TSFS 2010:96; - Att ett fartyg ska vara "under gång" anges i regel 13.2.1 annex II Marpol-konventionen som ett krav för att få göra utsläpp av skadliga flytande ämnen enligt utsläppsnormerna och har implementerats i 2 kap. 23 § förordningen (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg. I regel 1.6 annex II Marpol-konventionen preciseras vad som avses med "under gång". Begreppet är dock inte definierat i förordningen, vilket innebär att vid tillämpningen av	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		utsläppsnormerna behöver Marpol-konventionens precisering av vad som avses med "under gång" inte beaktas. Avsaknaden av denna specificering medför att det inte finns något hinder mot att kemikalietankfartyg åker ut 12 nautiska mil från lossningshamnen, tvättar tanken och släpper ut tankspolvatten för att sedan åka tillbaka till lossningshamnen för ny last. Problemet är att utsläppen därigenom blir mer koncentrerade till vissa områden utanför lossningshamnarna istället för att ske under resans gång till nästa hamn och därigenom spädas ut mer".	
Naturvårds- verket		Naturvårdsverket avstår ifrån att yttra sig angående Samråd gällande förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg med diarienummer TSF 2026-5.	
Kommers- kollegium		Kommerskollegium bedömer att Transportstyrelsen ska anmäla förslaget föreskrifter om åtgärder mot förorening från fartyg till kollegiet enligt förordning (1994:2029) om tekniska regler eftersom ändringarna i föreskrifterna om åtgärder mot förorening från fartyg innebär nya tekniska specifikationer enligt förordningen. Förslaget behöver inte anmälas enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden eftersom tjänster på transportområdet inte omfattas av tjänstedirektivets¹ tillämpningsområde. Kommerskollegium instämmer i Transportstyrelsens bedömning att ändringarna i föreskrifterna om åtgärder mot förorening från fartyg innebär nya tekniska specifikationer enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Kommerskollegium rekommenderar att Transportstyrelsen anmäler föreskriftsförslaget genom att skicka in en s.k. § 6-underrättelse till kollegiet. Information om hur en sådan underrättelse görs finns i Kommerskollegiums vägledning om anmälningsproceduren, som finns tillgänglig på kollegiets webbplats.⁷	Noteras.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Innan Transportstyrelsen anmäler föreskrifterna till Kommerskollegium ska följande text läggas till i föreskriftsförslaget: <i>Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.</i> Tjänster på transportområdet omfattas inte av tjänstedirektivets tillämpningsområde. Kommerskollegiums bedömning är att föreskrifterna inte innehåller nya eller ändrade krav på tjänsteverksamhet som omfattas av tjänstedirektivets tillämpningsområde, och att de därför inte behöver anmälas enligt detta direktiv.	Denna text finns redan i det remitterade föreskriftsförslaget. Ingen åtgärd.

Sändlista

Svensk Sjöfart

Naturvårdsverket

Kustbevakningen

Polismyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten

Näringslivets Regelnämnd (NNR)

Kommerskollegium