



# KUSTBEVAKNINGEN

Infrastrukturdepartementet  
Transportmarknadsenheten

Organisatorisk enhet  
SIL/RoSE

Handläggare  
Nina Andersson

Datum  
2021-08-26

Dnr  
2021-1855:2

Informationssäkerhetsklassificering  
Begränsat skyddsvärde

Ert datum  
2021-07-15

Er referens  
I2021/ 02042

## Remissvar avseende EU-kommissionens förslag FuelEU Maritime

Av förslaget framgår att statsfartyg är undantagna från regelverket och Kustbevakningens fartyg påverkas således inte av förslaget. Enligt förslaget (art 25) ska varje medlemsstat utse ”competent authorities as responsible for the application and enforcement of this Regulation”. Mot bakgrund av att det i preambeln (punkt 38) anges att dessa uppgifter ska baseras på dir 2009/16/EC om hamnstatskontroll och 2009/21/EC om fullgörande av flaggstatsförpliktelser och att den nya databasen ska byggas på Thetis-MRV (punkt 30) torde Transportstyrelsen vara den myndighet som i Sverige får kontroll- och tillsynsuppgifterna kopplade till det föreslagna regelverket, inte heller i detta avseende torde Kustbevakningen alltså påverkas.

Trots detta vill Kustbevakningen inför förhandlingarna påtala några otydligheter i det föreslagna regelverket som skulle kunna skapa problem vid tillämpningen:

### Art 2

- Begreppen ”naval auxiliaries” och ”wooden ships of a primitive build” finns, trots oklar betydelse, inte med bland definitionerna i artikel 3. De finns förvisso också som begrepp i art 3 STCW (The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) och det finns sannolikt ett begränsat antal sådana träfartyg som är större än 5000 men begreppen skulle enligt Kustbevakningens mening ändå kunna skapa svårigheter i tillämpningen med olika tolkningar som följd.
- Inte heller ”ships not propelled by mechanical means” definieras i artikel 3. Även detta begrepp är svårtolkat och det är för Kustbevakningen oklart vilka fartyg som är större än 5000 som förväntas omfattas av begreppet. Rena segelfartyg kommer exempelvis inte omfattas men hur är det med segelfartyg som har en hjälpmotor som kanske sällan eller aldrig används? Det noteras också att rena elfartyg (som exempelvis använder solenergi) sannolikt inte faller in under detta undantag eftersom de sannolikt ändå är ”propelled by mechanical means”.

POSTADRESS

Kustbevakningen  
Box 536  
371 23 KARLSKRONA

TELEFON

0776-70 70 00 (växel)

TELEFAX

0455-105 21

E-POST OCH INTERNET

[registrator@kustbevakningen.se](mailto:registrator@kustbevakningen.se)  
[www.kustbevakningen.se](http://www.kustbevakningen.se)

Art 3 (v) *'passenger ship'* means a ship that carries more than 12 passengers, including cruise ships, high speed passenger crafts, and ships with facilities to enable road or rail vehicles to roll on and roll off the vessel

- Definitionen av passagerarfartyg brukar stanna vid fartyg med fler än 12 passagerare, fortsättningen på definitionen där man anger några typer av passagerarfartyg skapar otydlighet eftersom det inte klart framgår om uppräkningsen är uttömmande eller inte. Om man vill behålla bisatsen föreslås att den kompletteras så att det anges "including, but not limited to..."

Utöver ovanstående vill Kustbevakningen, mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts i samband med införandet av hybridbränslen efter svaveldirektivet, uppmärksamma departementet på att med en sådan utveckling av biobränslen som förespås kommer beredskapsorganisationer och lagstiftning behöva anpassas för att kunna hantera situationer där denna typ av bränslen släpps ut i havsmiljöer. Biobränslen har andra egenskaper än de fossila bränslen som dagens lagstiftning och beredskap utgår från; exempelvis är stora delar av regelverket för att få skadevållaren att betala för de kostnader som uppkommer vid ett utsläpp grundade i att utsläppet består av mineralolja, utsläpp av biobränsle är svårare att mängdberäkna och det kan finnas olika tolkningar av huruvida bränslena är skadliga för miljön som också kan leda till svårigheter att hålla skadevållaren ansvarig för kostnaderna som uppkommer.

Kustbevakningen har i övrigt inga synpunkter att anföra.

-----

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektör Therese Mattsson. I ärendets handläggning har deltagit tjänsteförrättande chefen för materiel- och lokalförsörjningsavdelningen Christian Wentzel, chefen för enheten för metodutveckling räddningstjänst Peter Eliasson, räddningstjänsthandläggare Cesar Vallin och chefen för rätts- och säkerhetsenheten Nina Andersson, föredragande.

Therese Mattsson

Nina Andersson

Extern digital kopia till:

Justitiedepartementet, enheten för samordning av samhällets krisberedskap  
Justitiedepartementet, enheten för lagstiftning om allmän ordning och säkerhet och samhällets krisberedskap (L4)

Intern digital kopia till:

Ledningsgruppen, ledamöter  
SRAT  
TULL KUST  
SEKO