

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen

Yttrande över förslag till ändringar i föreskrifter om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda före den 1 januari 2009 samt för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Bakgrund och innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:114) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda före den 1 januari 2009 samt ändring av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:95) om konstruktion, stabilitet och fribord för fartyg byggda den 1 januari 2009 eller senare.

Det anges i konsekvensutredningen att International Maritime Organization (IMO) har antagit nya regler om lyftanordningar, lyftredskap och ankarhanteringsvinschar ombord på fartyg. Det har införts nya definitioner i Solas-konventionen¹. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2026 och omfattar godkännande och provning av lyftanordningar ombord på fartyg, tillhörande lyftredskap samt ankarhanteringsvinschar.

Vidare anges att regel 3–13 omfattar lyftanordningar som installerats före samt efter den 1 januari 2026. Regeln uppställer krav på att lyftanordningar och lyftredskap ombord är konstruerade, tillverkade och installerade i enlighet med kraven från en erkänd organisation eller i enlighet med standarder som godkänts av respektive flaggstatsadministration. Därutöver uppställs krav på ankarhanteringsvinschar som används i undervattensoperationer.

Syftet med regleringen är att förhindra tekniska och operationella fel på lyftanordningar, ankarhanteringsvinscher och lyftutrustning som riskerar att orsaka personskador, dödsfall och skador på fartyg i internationell trafik. Den reglering som idag finns för lyftanordningar genom ILO:s² konventioner är inte heltäckande, utan hanterar endast utrustning som används för lastning och lossning av last. Lyftanordningar som används för fartygets drift täcks inte av ILO:s konventioner. Det är dessutom många länder som inte ratificerat ILO:s konventioner.

¹ The International Convention for the Safety of life at Sea.

² International Labor Organisation.

Det främsta syftet med införlivandet av resolutionen är att uppfylla de internationella åtaganden som Sverige har förpliktat sig att följa genom ratificeringen av Solas-konventionen. Regler för ankarhanteringsvinschar som används för undervattensoperationer har inte tidigare reglerats i Solas eller i svensk rätt.

Förslagsställaren konstaterar i konsekvensutredningen att om resolutionen inte införlivas i svensk rätt kommer Sverige som stat inte uppfylla de internationella åtagandena. Det kan även medföra en lägre säkerhetsnivå i svenska fartyg i förhållande till andra staters fartyg eftersom Sverige i sådant fall skulle ha en annan regelnivå än de stater som har införlivat resolutionerna. Vid en hamnstatskontroll utomlands riskerar svenska fartyg som inte följer aktuella regler i Solas att beläggas med brister eller nyttjandeförbud, vilket vanligtvis är mycket kostsamt. Förslagsställaren bedömer att det inte finns några alternativ som inte innebär någon form av reglering.

Förslagsställaren redogör för regleringsalternativ i sin konsekvensutredning (Avsnitt 3.3, s3). Det anges bland annat att nuvarande gällande föreskrift om lyftinrättningar på fartyg (SJÖFS 1973: A9) är föråldrad och behöver uppdateras. Ett alternativ till reglering skulle kunna vara att införliva resolutionen i en egen föreskrift som ersätter (SJÖFS 1973: A9). Detta skulle dock innebära ett större omtag av nuvarande regelverk och kräva samtidigt införlivande av nationella regler. Vidare anges beträffande 7 kap. 11 § fartygssäkerhetslagen (2003:364) att det framgår bland annat att Transportstyrelsen får överlåta åt en erkänd organisation att utfärda och förnya andra certifikat än unionscertifikat för inlandssjöfart. Transportstyrelsen har överlåtit tillsynsuppgifter och ingått avtal med fem erkända organisationer. Utfärdande av certifikat i enlighet med regel 3–13 kommer därför att överlåtas till dessa erkända organisationer.

Vad gäller överensstämmelse med EU-rätten anges att förslaget i sin helhet överensstämmer med regel 3–13 i kapitel II-1 som fastslagits av IMO genom en ändring i Solas-konventionen. Det saknas EU-rättslig reglering på området men förslaget är förenligt med EU-rätten. Transportstyrelsen bedömer att de föreslagna föreskrifterna inte behöver anmälas till Europeiska kommissionen enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler eftersom föreskrifterna avser att uppfylla skyldigheter som följer av ett internationellt avtal (Solas-konventionen), till vilket alla EU:s medlemsstater är anslutna.

Vidare anges att det internationella regelverket träder i kraft den 1 januari 2026. De svenska föreskrifterna bör träda i kraft vid samma tidpunkt. Information om föreskrifterna kommer att publiceras på Transportstyrelsens webbplats.

Konsekvenser för företag

Det anges i konsekvensutredningen att lyftanordningar vanligen utgör en mindre del av fartygs utrustning. De nya reglerna kommer inte medföra några större förändringar i sak. Det finns redan idag regler gällande konstruktion, tillverkning och kontroll av lyftanordningar på fartyg. Den nya regeln innebär att genomförandet av tillsynen på Solas-fartyg med delegerad tillsyn flyttas till att utföras av erkända organisationer i stället för fristående besiktningsföretag. Enligt nu gällande regler ska svenska Solas-fartyg inneha klasscertifikat från en erkänd organisation. Regler och tillsyn av ankarhanteringsvinschar hanteras inom klasscertifikatet. Detta medför att den nya Solas-regeln endast kommer att medföra mindre förändringar i sak.

Det anges att förslaget påverkar svenska fartyg som omfattas av Solas-konventionen samt utländska fartyg inom Sveriges sjöterritorium. Berörda är även erkända organisationer, lyftbesiktningsföretag och rederier med personal. Vidare anges att det är sex

besiktningsföretag som på uppdrag av Transportstyrelsen utför besiktningar av lyftanordningar på svenska Solas-fartyg. Två av företagen har sin verksamhet huvudsakligen förlagd till lyftanordningar och liknande på land och har en ytterst liten del av verksamheten på fartyg. För dessa två relativt stora företag kommer förslaget med stor sannolikhet inte att medföra några kännbara konsekvenser. För övriga företag utgör lyftbesiktningar i ungefär en femtedel av verksamheten. Företagen är av varierande storlek, med antal anställda mellan 1 och 200. Förslaget kommer troligen att ha negativ inverkan på företagens verksamhet där de inte kommer att kunna fortsätta med samma verksamhet som tidigare då verksamheten på Solas-fartyg kommer att upphöra.

För erkända organisationer kommer regleringen innebära nya arbetsuppgifter och i vissa fall krav på ökad kompetens. De erkända organisationerna har redan idag regler för lyftanordningar vilka är kopplade till en tilläggsnotation till klasscertifikatet. Den nya Solasregeln kommer medföra att ett ökat antal lyftbesiktningar utförs av erkända organisationer. Även om de erkända organisationerna redan idag har tillgång till inspektörer som har relevant kompetens så behöver förmodligen utbildningsinsatser, och eventuella nyanställningar, genomföras. För erkända organisationer kan regelförslaget medföra en marginell tillfällig ökning av administrativa kostnader i form av hantering av nya uppdrag, nya anställda, utbildningsinsatser och liknande.

Förslagsställaren bedömer att de nya föreskrifterna inte medför någon påverkan på kostnader för berörda fartygsägare. För de övriga besiktningsföretag som kommer att påverkas av förslaget kan det innebära förlorade inkomster i form av minskad verksamhet. Den minskade verksamheten omfattar enbart Solas-fartyg med delegerad tillsyn. Behovet av besiktningsföretag för lyftanordningar för andra fartyg än Solas-fartyg kommer att kvarstå. De erkända organisationerna kommer att få ökade intäkter med anledning av fler besiktningar. Förslagsställaren bedömer däremot att de nya reglerna inte påverkar konkurrenssituationen mellan de erkända organisationerna. Förslagsställaren bedömer att ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag.

Förslagsställaren redovisar konsekvenserna i en tabell (avsnitt D, s.8). Enligt bedömningen förväntas de erkända organisationerna få ökade intäkter på 3 500 000 kronor, medan de berörda besiktningsföretagen förväntas förlora marknadsandelar och därmed ett intäktsbortfall på 3 500 000 kronor.

Någon särskild uppföljning eller utvärdering av förslaget bedöms inte vara nödvändig. Behov av utvärdering av implementerade regler kan oftast konstateras i samband med tillämpningen av de aktuella reglerna. Om det uppstår behov av att analysera specifika konsekvenser av förslaget kommer det att ske i framtida föreskriftsarbeten.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Det framgår tydligt i förslagsställarens konsekvensutredning att de föreslagna ändringarna syftar till att uppfylla de internationella åtaganden som Sverige har förpliktat sig att följa genom ratificeringen av Solas-konventionen. Det finns en beskrivning av hur förslagsställaren ser på alternativa lösningar, konsekvenser om ingen åtgärd vidtas, förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande, behov av speciella informationsinsatser och hur och när konsekvenserna kan utvärderas som är förhållandevis tydlig.

Regelrådet konstaterar att det är positivt att förslagsställaren har gjort en bedömning av förslagets inverkan på konkurrensen samt möjligheten att ta särskilda hänsyn till små- och medelstora företag. Samtidigt anser Regelrådet att konsekvensutredningen hade kunnat förbättras om förslagsställaren hade redovisat en tydligare motivering till sin bedömning. Den befintliga beskrivningen är dock tillräckligt tydlig i detta ärende. Regelrådet har däremot inte kunnat utläsa en beskrivning av åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter, vilket är en brist.

Det finns en tydlig beskrivning av de erkända organisationer som påverkas av förslaget. Regelrådet anser dock att det hade varit önskvärt om förslagsställaren även hade redovisat uppgifter om antalet svenska fartyg som berörs av Solas-konventionen. Däremot är det mycket positivt att förslagsställaren har kvantifierat förslagets påverkan på berörda erkända organisationers och övriga besiktningsföretags intäkter. Regelrådet bedömer därför att den befintliga beskrivningen av berörda företag och påverkan på företagens intäkter är tillräckligt tydlig i detta ärende.

Det finns en kvalitativ beskrivning av förslagets påverkan på berörda erkända organisationers kostnader. Regelrådet bedömer att det hade varit fördelaktigt om förslagsställaren redovisat en uppskattning av kostnaderna för utbildningsinsatser och administration i samband med hanteringen av nya uppdrag. Regelrådet bedömer, mot bakgrund av att de föreslagna ändringarna medför positiva effekter för berörda erkända organisationers intäkter, att den befintliga beskrivningen av förslagets påverkan på kostnader är tillräckligt tydlig i detta ärende. Sammantaget bedömer Regelrådet att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 4 november 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Steven Wall.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Steven Wall
Föredragande