

Regelrådet är ett av regeringen utsett oberoende organ vars huvuduppgifter är att:

1. Ta ställning till om nya eller ändrade regler är utformade så att de uppnår regelgivarens syfte på ett enkelt sätt och till en, relativt sett, låg administrativ kostnad för företag.
2. Bedöma konsekvensutredningarnas kvalitet.

Regelrådet tar inte ställning till förslagets politiska syfte.

Transportstyrelsen
Sjö- och luftavdelningen
601 73 Norrköping

Yttrande över Transportstyrelsens förslag till föreskrifter om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart

Regelrådets ställningstagande

1. Regelrådet avstyrker förslaget med anledning av att det helt saknas underlag för att bedöma de administrativa kostnaderna
2. Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till nya föreskrifter som ska implementera Europaparlamentets och rådets direktiv (2006/87/EG) av den 12 december 2006 om tekniska föreskrifter för fartyg i inlandssjötrafik och om upphävande av rådets direktiv 82/714/EEG. Nämnda direktiv innehåller regler för konstruktion och utrustande av fartyg som trafikerar inre vattenvägar. Förslaget till nya föreskrifter innehåller bl.a. en definition av vilka vattenområden som utgör inre vattenvägar i Sverige. Dessa inre vattenvägar har uppdelats i tre zoner. För att relevant säkerhetsnivå ska uppnås föreslås att direktivet genomförs med ett antal sär- och tilläggskrav. Genom dessa krav anpassas säkerhetsnivån till svenska geografiska förhållanden. De föreslagna sär- och tilläggskraven innefattar bl.a. bestämmelser om fast brandsläckning i maskin, tillträde till lastrum, toalettavfall, skrov och dubbelbotten samt dubbelsida, livflottar, nödljus, klasscertifikat, flödningsavstånd, fribord, räddningsvästar och livbojar, elförsörjningssystem, stabilitetskriterier och passagerarfartyg samt lokaliserings- och nödlarmsutrustning.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Administrativa kostnader

Av remissen framgår att de fartyg som i dag är certifierade för vattenområden som, åtminstone till delar skulle kunna klassas som inre vattenvägar, är ca. 500 passagerarfartyg och drygt 400 lastfartyg. Samtliga av dessa fartyg drivs av små företag. De fartyg som berörs av föreskriftsförslaget uppgår till högst tio till femton fartyg.

Transportstyrelsen anser att de administrativa kostnaderna för berörda företag är svårbedömda men anser det inte troligt att dessa kommer öka. Regelrådet har förståelse för att de administrativa kostnaderna är svårberäknade men anser i vart fall att en beloppsmässig uppskattning av de administrativa kostnader som kan uppstå för berörda företag med anledning av förslaget borde ha skett. I avsaknad av sådana uppgifter kan Regelrådet inte avgöra om den från administrativ synpunkt lämpligaste lösningen har valts. Mot anledning av detta avstyrker Regelrådet förslaget.

Konsekvensutredningen

Konsekvensutredningen saknar en beloppsmässig uppskattning av de administrativa kostnaderna. Konsekvensutredningen i övrigt innehåller en beskrivning av bakgrunden till och syftet med förslaget samt en uppskattning av de ekonomiska konsekvenserna för företag som berörs av den föreslagna regleringen. I denna del framgår att anpassningen till de sär- och tilläggskrav som följer av förslaget medför en merkostnad för berörda företag. Vid nybyggnation av ett Vänermaxfartyg uppskattas sär- och tilläggskraven medföra en kostnadsökning på 70 000 kr per år med en 25-årig avskrivningstid. Detta motsvarar en ökning av transportkostnaden med i storleksordningen 0,4%. För befintliga fartyg beräknas de aktuella kraven medföra en kostnadsökning på 55 000 kr per år med en 25-årig avskrivningstid. Beträffande fribordskravet kan det för zon 1 och 2 resultera i större investeringskostnader än vad som är fallet med nybyggnation. En reducerad lastmängd kan därför bli aktuell för vissa fartyg. Alla fartygs lastkapacitet begränsas inte av fribordet, men skulle så vara fallet är den lastmängdsminskning som fribordskravet medför för fartyg avsedda för zon 1 och 2 betydande. Ett befintligt zon 3-fartyg måste reducera lastmängden med ca. 280 ton för att uppfylla fribordskravet för zon 1-fartyg, vilket resulterar i en ökad transportkostnad om 8 % för ett Vänermaxfartyg. Den totala beräknade kostnaden för att uppfylla sär- och tilläggskraven för 2 till 10 fartyg uppskattas till 100 000 kr till 4 500 000 kr per år. Transportstyrelsen anger i konsekvensutredningen att det inte är möjligt att kvantifiera nyttan av särkraven. Däremot som jämförelse för möjliga kostnader uppskattas kostnaden för en grundstötning i Väner till 3 200 000 kr och för en fartygskollision till 5 700 000 kr. Regelrådet delar inte Transportstyrelsens bedömning gällande kvantifieringen av nyttan av särkraven och anser följaktligen att en sådan borde ha genomförts.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 27 augusti 2014.

I beslutet deltog Karin Lindell, ordförande, Lennart Palm, Leif Melin och Eleonor Kristoffersson. Ärendet föredrogs av kommittésekreteraren Markus Garfvé.



Karin Lindell
Ordförande



Markus Garfvé
Föredragande