

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfartsavdelningen
601 73 Norrköping

Yttrande över Transportstyrelsens förslag till ändrade föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till ändrade föreskrifter om rapportering av sjöolyckor och tillbud till sjöss.

Förslaget anges tydliggöra vad som ska rapporteras, när befälhavaren ska rapportera och baseras på de uppgifter som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn. Förslaget anges också öppna möjligheter att anpassa och använda de internrapporter som de flesta rederier upprättar i sina s.k. SMS-manualer (Safety Management System) enligt krav på säkerhetsorganisation.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Syftet med förslaget

I konsekvensutredningen anges att Transportstyrelsen önskar åstadkomma en ökad olycks- och tillbudsrapportering för sjöfart. Den nu gällande föreskriften anges vara inaktuell och otydlig. Därför har förslagsställaren tagit fram ett nytt förslag till föreskrift som anges innebära en förenkling och förtydligande av olycksrapporteringen.

Regelrådet finner redovisningen av syftet med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges huvudsakligen följande om alternativa lösningar. Om gällande föreskrift skulle upphävas utan att ersättas av annan reglering skulle Sverige inte leva upp till internationella åtaganden såsom EU:s olycksutredningsdirektiv. Transportstyrelsen skulle inte heller nås av information om vilka olyckor och tillbud som inträffar och inte heller kunna vidarebefordra sådan information till Statens haverikommission. En bristande kunskap hos Transportstyrelsen skulle också försvåra ett riskbaserat arbetssätt för denna myndighet vilket i sin tur anges medföra en mindre effektiv verksamhet.

Förutsatt att en reglering skulle införas för att ersätta befintlig föreskrift redogör Transportstyrelsen för två alternativ.

Det första alternativet, som Transportstyrelsen förordar, beskrivs huvudsakligen på följande sätt. Genom att basera rapportkravet på vilka uppgifter som ska lämnas i stället för att en särskild mall ska användas öppnas en möjlighet för företagen att kunna använda sina interna avvikelssystem som rapportmall till myndigheten, förutsatt att sådana system innehåller föreskrivna uppgifter. Detta anges vara den huvudsakliga förenkling för näringen som uppnås med förslaget. Vidare anges som en fördel att det förtydligas vad som ska rapporteras och när.

Som ett alternativ till det lämnade förslaget nämns möjligheten att föreslå regleringar där endast rapportformuläret skulle ändras. Det anges att sådana alternativ inte skapar den möjlighet till förenkling för rederierna som ligger i att de kan använda sina egna avvikelssystem som rapportmal. Vidare anges att de positiva effekter som en eventuell ökad rapportering skulle medföra kommer att utebli.

Vidare beskrivs i konsekvensutredningen effekter av om ingen reglering kommer till stånd. Det anges att om någon översyn inte görs kvarstår den nu gällande föreskriften med ingående felaktigheter och krav som är dåligt anpassade till verksamheten. Utan uppdatering anges det även bli svårare för Transportstyrelsen att leva upp till myndighetens rapporteringsplikt till andra myndigheter.

Regelrådet kan konstatera att redovisningen av alternativa lösningar och effekter om ingen reglering kommer till stånd är tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att den föreslagna regleringen om rapportering går utöver det som krävs enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/18/EG om grundläggande principer för utredning av olyckor i sjötransportsektorn. Den skillnad som anges är att även befälhavare på statsfartyg, fartyg som inte drivs mekaniskt, träfartyg av primitiv konstruktion, fartyg i inlandssjöfart samt fiskefartyg under 15 meter ska rapportera olyckor enligt den föreslagna föreskriften. Detta anges emellertid vara i enlighet med de överväganden avseende utredningsskyldigheten som gjordes när EU-direktivet införlivades i svensk rätt.

Regelrådet kan konstatera att det framgår tydligt av konsekvensutredningen på vilket sätt som förslaget går längre än vad som direkt följer av EU-rätten. Det hade även varit en fördel om det hade angetts tydligare något om de motiv som finns för den föreslagna avvikelser från EU-rättens direkta krav. Att en sådan komplettering hade varit värdefull hindrar emellertid inte att befintlig information i princip kan anses vara tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att ingen särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkt för ikraftträdande, som föreslås bli den 1 juli 2016. När det gäller behov av informationsinsatser anges att kännedomen om föreskrift och rapportering idag är så låg att det kan finnas skäl att informera branschen vid möten utöver skriftlig information via webben och brev till branschorganisationerna.

Regelrådet finner att beskrivningen av behovet av informationsinsatser är tydligt beskrivet liksom hur Transportstyrelsen avser att tillgodose det behovet. Det framgår också vilken bedömning som Transportstyrelsen har gjort när det gäller behov av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande men på denna punkt vill Regelrådet framhålla att det helt saknas motiv till bedömningen. Såvitt Regelrådet kan förstå hade den låga kännedom som Transportstyrelsen anger finns om reglerna i dagsläget lika gärna kunnat leda till slutsatsen att det vore motiverat med en något senare tidpunkt för ikraftträdande, för att ge berörda företag tid att förbereda sig. Det kan självfallet finnas skäl för Transportstyrelsens bedömning men dessa framgår inte av konsekvensutredningen. Därför kan redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande inte ses som fullständig.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande bristfällig.

Regelrådet finner redovisningen av behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen anges att det inte finns något samlat register över antalet redare i Sverige och att reglerna inte bara gäller svenska redare utan även utländska på svenskt vatten. Av dessa skäl har Transportstyrelsen valt att fokusera på de som direkt berörs av förslaget till föreskrift, d.v.s. de som råkar ut för en händelse som ska rapporteras.

Det anges att under 2014 rapporterades 247 händelser till Transportstyrelsen fördelat på i storleksordningen 195 fartyg. Det anges vara svårt att avgöra hur dessa fördelar sig på företag men en uppskattning anges vara att mellan 50 och 195 företag berörs. Varje företag berörs enbart en eller ett fåtal tillfällen per år och alla berörda företag anges vara verksamma inom rederinäringen. Denna näring anges emellertid vara komplex med stora skillnader både avseende rederiernas storlek och typ av sjöfart. Det varierar också om rederierna utför nationella eller internationella transporter, transporterar gods eller personer eller en kombination. Det kan också variera hur många fartyg som finns i ett rederis flotta. Slutligen konstateras att reglerna kommer att påverka även utländska företag eftersom en stor del av de företag som trafikerar svenska vatten har utländsk flagga.

Regelrådet finner att det hade varit önskvärt om en tydligare redovisning hade kunnat göras av berörda företag men har förståelse för de svårigheter som finns förknippade med detta. Det är värdefullt att skäl till svårigheterna att ge en detaljerad bild anges och att uppskattningar av hur många företag som skulle kunna beröras görs. Samtidigt går det inte att bortse från att befintlig information är otillräcklig för att Regelrådet ens ska kunna uppskatta i vilken utsträckning och på vilket sätt som berörda företag kan variera i storlek.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal och bransch godtagbar.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån storlek bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Det anges bli enklare att rapportera när de formulär som används idag förenklas och anpassas till befintlig informationsteknik. Transportstyrelsen kommer inte att behöva begära in lika mycket information från fartyget. Detta anges leda till en minskad arbetsbörda vid rapporteringen och därmed en minskad kostnad för rederierna. Det anges vara svårt att bedöma den tidsvinst som uppstår men att

allt från en halv till två timmars minskad arbetstid bör kunna uppnås vid varje tillfälle en rapport lämnas in.

Regelrådet finner att redovisningen av påverkan på administrativa kostnader innehåller en del värdefull information. Det är en stor fördel att tidsvinsten har uppskattats. Regelrådet finner emellertid att när en uppskattning av tidsvinsten i timmar har gjorts borde det i princip också ha varit möjligt att göra en uppskattning av vilken minskning i lönekostnad detta skulle innebära, i vart fall för svenska rederier. Att så inte har skett, och att inget skäl anges för att det inte har gjorts, är en brist.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens administrativa kostnader bristfällig.

Andra kostnader

Det anges att inga materiella eller ekonomiska investeringar kommer att behöva göras om företagen väljer att använda Transportstyrelsens formulär. Om företagen vill minska arbetsbördan för befälhavare kan emellertid investeringar i form av anpassning av interna system bli nödvändiga. Sådana kommer dock att vara frivilliga att göra. Transportstyrelsen har inte kännedom om vilka system olika företag använder idag och har därför inte kunnat kvantifiera den insats som krävs i detta avseende. Den bedöms emellertid vara liten.

Regelrådet finner att konsekvensutredningen innehåller relevant information om påverkan på företagens andra kostnader. Det borde emellertid ha varit möjligt att ange på vilka grunder som Transportstyrelsen bedömer att eventuella merinvesteringar som krävs för de företag som vill anpassa sina interna system kommer att vara små. Det framstår för Regelrådet som något motsägelsefullt att Transportstyrelsen gör denna bedömning, samtidigt som det anges att information saknas om vilka system företagen tillämpar idag. Samtidigt ska emellertid beaktas att sådana investeringar inte är obligatoriska att genomföra till följd av förslaget. Detta gör bristen mindre allvarlig. Tydligare information om de överväganden som hade gjorts hade likväl varit önskvärd.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens andra kostnader godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen anges att konkurrensförhållandena inte bedöms påverkas av förslaget. Eftersom förslaget enbart förenklar och förtydligar anges det inte heller ge upphov till några etableringströsklar.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det anges att en aktiv händelserapportering kan leda till en bättre säkerhetskultur och därmed säkrare verksamhet. Förslaget anges stödja en sådan effekt genom att vara bättre anpassat till rådande faktiska förhållanden.

Regelrådet finner redovisningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Det anges att inga behov av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning har kunnat identifieras.

Regelrådet finner att en sådan bedömning i princip borde ha motiverats. I detta fall finner Regelrådet emellertid att det framgår av konsekvensutredningen i övrigt att förslaget med all sannolikhet kommer att medföra en förenkling för berörda företag, vilket gör att det framstår som troligt att särskilda hänsyn till små företag inte varit motiverade.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att konsekvensutredningen till största delen håller en tillräcklig kvalitet. Beskrivningen av alternativa lösningar och effekter om ingen reglering kommer till stånd är särskilt tydlig. Beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch är rimligt tydliga med hänsyn till förutsättningarna i detta fall. Det finns också delar som har brister. Dit hör exempelvis särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande, den storleksmässiga beskrivningen av berörda företag och redovisningen av påverkan på företagets administrativa kostnader. Sammantaget är emellertid inte de brister som finns sådana att de blir avgörande för Regelrådets bedömning av konsekvensutredningen som helhet.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 30 mars 2016.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, ordförande, Samuel Engblom, Claes Norberg och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Per Högström
Föredragande