

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.

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Yttrande över Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter samt föreskrifter om farledsavgift

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Sjöfartsverket föreslår att myndighetens föreskrifter (SJÖFS 2014:9) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter samt (SJÖFS 2014:8) om farledsavgifter upphör att gälla och ersätts med två nya föreskrifter. Genom de två nya föreskrifterna införs ett elektroniskt Maritime Single Window-system (MSW) i enlighet med direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG. Förändringen jämfört med de två tidigare föreskrifterna är bl.a. att avisering av behov av lots och beställning av lots samt inrapportering av deklaration för farledsavgift kommer att ske till Sjöfartsverket via MSW från den 5 oktober 2016.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Av Sjöfartsverkets konsekvensutredning framgår det att förändringen är en anpassning till ett gällande EU-direktiv och inte ett förslag baserat på ett problem. Syftet med MSW anges vara att förenkla och samordna de administrativa förfaranden som gäller för sjötransporter genom allmän övergång till elektronisk överföring av uppgifter och genom förenkling av rapporteringsformaliteter. Att minska sjöfartens administrativa bördor och minska kostnaderna för sjöfartsnäringen anges vara ett mål med MSW.

Regelrådet finner beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Sjöfartsverket presenterar ingen alternativ lösning då en reglering i föreskriftsform anges vara den enda lösningen. Enligt Sjöfartsverket står myndigheten inte inför en valsituation utan nuvarande rapporteringsvägar måste ersättas av MSW. Underlåtenhet att genomföra direktivet anges medföra att Sverige löper risk att drabbas av sanktioner.

Enligt Regelrådet framgår det av Sjöfartsverkets beskrivning att något reellt handlingsutrymme inte funnits i den aktuella regelgivningsprocessen och att det därmed inte funnits några alternativa lösningar att överväga.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Det anges i konsekvensutredningen att förändringen är i linje med Sjöfartsverkets erhållna befogenheter och att den inte påverkar EU:s fyra friheter. Vidare anges att Sverige som nation är skyldigt att införliva direktiv 2010/65/EG om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstater och om upphävande av direktiv 2002/6/EG i gällande svensk rätt.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det framgår att ikraftträdandedatum föreslås vara den 5 oktober 2016 och att det vid valet av detta datum har tagits hänsyn till utvecklingstakten i projektet. Utöver detta anges ingen ytterligare särskild hänsyn behövas. En bestämmelse om vad som gäller vid en lotsning som påbörjats före tidpunkten för ikraftträdandet föreslås också. Vad gäller behov av speciella informationsinsatser anges att några sådana inte är nödvändiga. Förslaget remitteras till sjöfartens intressenter och sjöfartsnäringen anges dessutom ha aktivt deltagit i projektet och är därmed väl medvetna om förändringen.

Regelrådet finner beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Det anges av Sjöfartsverket att föreskrifterna riktar sig till fartygsagenter och till de redare som lämnar deklARATION för farledsavgift och som beställer lots till och från svenska hamnar samt vid lotsning utanför Sveriges sjöterritorium. Viss information om dessa berörda företag ges i konsekvensutredningen. Det anges bl.a. att antalet lotsningar år 2015 uppgick till 32 398 och att antalet fartygsindivider som anlöpte svenska hamnar var 2 706. Antalet deklARATIONER för farledsavgift som avges uppgår till ca 25 000 per år. Antalet fartygsagenter uppskattas till 150 och det är i allmänhet dessa, i egenskap av ombud för redarna, som debiteras avgifterna. En närmare uppgift om antalet redare anges inte kunna tas fram och Sjöfartsverket beskriver anledningen till detta. Ett grovt antagande från Sjöfartsverket är att antalet redare uppgår till ca 1 000.

Regelrådet anser att Sjöfartsverket beskrivit de branscher som berörs av de nya föreskrifterna. Likaså vad gäller berörda företag utifrån antal redovisar Sjöfartsverket i sin konsekvensutredning uppgifter på ett tillfredsställande sätt. Däremot finns det inga uppgifter om vare sig fartygsagenternas eller redarnas storlek. För beskrivningen av redarnas storlek är denna avsaknad förklarad men ingen förklaring lämnas till varför uppgift om fartygagenternas storlek saknas.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch godtagbar. Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag utifrån storlek bristfällig.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Det anges i konsekvensutredningen att Sjöfartsverket låtit göra en analys av nytto- och kostnadseffekter av MSW-införandet. De största nyttorna beräknas uppstå successivt under en femårsperiod dels p.g.a. högre intäkter genom mer frigjord tid utnyttjas till vidareförädling, dels genom lägre kostnader till följd av mer frigjord tid i hamnarna. Enligt analysen uppgår sjöfartsnäringens nyttoeffekter till totalt 14,6 miljoner kronor per år. De administrativa kostnaderna förändras på så sätt att tidsåtgången för allt arbete vid ett fartygsanlöp minskar med i genomsnitt 10 minuter per anlöp. För mer komplicerade fall, anges uppgå till ca 10 procent av samtliga anlöp, är istället tidsbesparingen 20 minuter. Räknat på 100 000 fartygsanlöp och en timkostnad på 500 kronor beräknar Sjöfartsverket vinsten av detta till totalt ca 9 miljoner kronor per år för samtliga fartygsagenter. De lägre kostnaderna anges vara resultatet av att frigjord tid uppstår genom att rapportering till och från hamnarna snabbas upp och att kvaliteten på indata till hamnarnas affärssystem förbättras.

Sjöfartsverket har enligt Regelrådet visat på en ansats att beskriva kostnadsförändringen till följd av förslaget. Redovisningen visar främst på minskade kostnader för fartygsagenterna. Regelrådet anser vidare att det bör framgå av konsekvensutredningen om den angivna timkostnaden inkluderar sociala avgifter etc. I och med att det inte framgår storleken på företagen går det inte att få en bild av hur de minskade kostnaderna fördelas mellan de 150 berörda fartygsagenterna. Då Sjöfartsverket ändå har utfört en nytto- och kostnadsanalys av sitt förslag och det presenteras totalsummor på nyttorna med förslaget får det, enligt Regelrådet, anses som tillräckligt.

Regelrådet finner, trots det ovan angivna, beskrivningen av påverkan på företagets administrativa kostnader godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

Som angivits ovan beräknas den sammantagna nyttoeffekten av införandet av MSW innebära ca 14,6 miljoner kr per år för sjöfartsnäringen. Den frigjorda tidsåtgången beräknades till ett värde på ca 9 miljoner kr per år. Det framgår inte uttryckligen av konsekvensutredningen var nyttorna på övriga ca 5 miljoner kronor kommer ifrån men Sjöfartsverket nämner b.l.a. högre intäkter p.g.a. mer frigjord tid som utnyttjas till vidareförädling. Vad gäller ökade kostnader till följd av förslaget anges att företagets rutiner för beställning och inrapportering måste ses över och revideras samt att en kort utbildning kan krävas av företagets personal. Dessa kostnader är inte beräknade.

Enligt Regelrådet borde Sjöfartsverket ha försökt att på ett utförligare sätt redovisa kostnaderna för ändrade rutiner och för utbildning. Det hade också varit önskvärt om den analys av nyttor och kostnader med förslaget som Sjöfartsverket genomfört hade redovisats mer utförligt.

Regelrådet finner, trots det ovan angivna, beskrivningen av påverkan på företagets andra kostnader och verksamhet godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Enligt vad som framgår av konsekvensutredningen påverkar inte förslaget konkurrenssituationen mellan fartygsagenterna. Detta motiveras med att förändringen blir densamma för alla berörda. Förslaget påverkar också hela landet så inget geografiskt område eller hamn påverkas mer än någon annan. Det anges också uttryckligen att de nya reglerna inte innebär någon snedvridning av konkurrensförhållanden till nackdel för småföretagare.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det framgår inte uttryckligen av konsekvensutredningen om föreslagen reglering påverkar företagen i något annat avseende än det som tas upp i detta yttrande.

Det hade enligt Regelrådet varit önskvärt om Sjöfartsverket inkluderat en uttrycklig angivelse huruvida regleringen bedöms påverka företagen i andra avseenden. Regelrådet gör dock bedömningen i det aktuella fallet att någon sådan påverkan av vikt inte föreligger.

Regelrådet finner, trots det ovan angivna, beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden godtagbar.

Särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Enligt konsekvensutredningen behöver inte någon särskild hänsyn tas till småföretagarnas villkor i och med att de nya reglerna börjar gälla. Som nämnts ovan anges att reglerna inte kommer att innebära någon snedvridning av konkurrensförhållandena till nackdel för småföretagare.

Regelrådet anser normalt att avsaknaden av en beskrivning av berörda företag utifrån deras storlek kan göra det svårt att bedöma behovet av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning. I det aktuella fallet saknas, såvitt Regelrådet förstår det, handlingsutrymme för Sjöfartsverket vilket torde medföra att möjligheten att ta hänsyn till små företag om behov funnits varit begränsad. Sjöfartsverket nämner inte detta i sin redovisning av särskild hänsyn till små företag vilket Regelrådet noterat. Sammantaget anser Regelrådet att Sjöfartsverket visserligen inte visat varför något behov av särskild hänsyn till små företag inte föreligger men att förutsättningarna för det aktuella föreskriftsarbetet ändå starkt begränsar möjligheten att ta sådan hänsyn.

Regelrådet finner, trots det ovan angivna, beskrivningen av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet har ovan gett övervägande positiva omdömen till Sjöfartsverkets redovisning. Samtidigt noteras flertalet brister där beskrivningarna kan förbättras. Dessa brister är dock enligt Regelrådet inte av sådan allvarlig art att själva bedömningen påverkas. Regelrådet finner därför sammantaget att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 24 augusti 2016.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist, ordförande, Samuel Engblom, Claes Norberg, Yvonne von Friedrichs och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Gustaf Molander.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Gustaf Molander
Föredragande