

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 föreskrifter om utbildning och behörigheter för sjöpersonal

### Regelrådets ställningstagande

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

### Innehållet i förslaget

Förslaget avser ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal. Regleringen berör utbildningskrav och krav om certifikat för personal som ska tjänstgöra ombord på fartyg som drivs med alternativa bränslen.

### Skälen för Regelrådets ställningstagande

#### Bakgrund och syfte med förslaget

Förslaget föranleds av att det skett ändringar i IGF-koden (International Code of Safety for Ships using gases or other Low flashpoint Fuels) som träder ikraft den 1 januari 2017. Koden förs in i STCW-konventionen (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), vilket medför ändringar i de svenska föreskrifterna. Syftet med regleringen är, enligt förslagsställaren, att fastställa harmoniserade säkerhetskrav för fartyg som omfattas av den så kallade IGF-koden.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

#### Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Av konsekvensutredningen framgår att kraven måste införlivas, eftersom Sverige har ratificerat STCW-konventionen och därför måste leva upp till sina internationella förpliktelser. Förslagsställaren uppger att det av denna anledning inte finns några alternativa lösningar.

Såvitt Regelrådet kan bedöma, efter att ha jämfört berörda bilagor i STCW-konventionen med förslaget till nya föreskrifter, speglar Transportstyrelsens förslag i allt väsentligt de ändringar som införts i konventionen. Regelrådet finner ingen anledning att ifrågasätta Transportstyrelsens bedömning om att det saknas möjligheter till alternativa lösningar.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

## Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Av konsekvensutredningen framgår att de nya utbildnings- och certifieringskraven inte regleras inom EU-rätten. Det framgår vidare att det skett ändringar i den internationella STCW-konventionen och att med anledning av att Sverige har ratificerat konventionen, måste kraven införlivas i nationell rätt.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

## Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Av konsekvensutredningen framgår att reglerna planeras att träda ikraft samma dag som ändringarna i STCW-konventionen träder ikraft det vill säga den 1 januari 2017. Det framgår vidare att Förslagsställaren har för avsikt att informera svenska rederier och utbildningssamordnare samt att information om de nya föreskrifterna även ska publiceras på Transportstyrelsens webbplats.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

## Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Av konsekvensutredningen framgår att regleringen endast avser nybyggda fartyg i enlighet med reglerna i SOLAS<sup>1</sup> kapitel II/1 del G. Enligt förslagsställaren är det svårt att uppskatta hur många rederier och fartyg som i framtiden kommer att beröras av regeländringen. Det framgår emellertid att de rederier som kommer att beröras är de som bedöms vara medelstora företag och i vissa fall även stora företag. Det framgår vidare att utbildningsarrangörer berörs och att det finns 33 stycken utbildningssamordnare som teoretiskt kan ansöka om att arrangera utbildningen och att dessa är allt från mikroföretag till stora företag. Transportstyrelsen bedömer likväl att utbildningarna endast kommer att arrangeras av en handfull utbildningssamordnare.

Regelrådet saknar uppgifter om hur många fartyg som idag drivs med sådana alternativa bränslen som avses i IGF-koden samt om i vilken omfattning sådana fartyg byggs idag. Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om Transportstyrelsen hade redovisat uppgifterna, eftersom de sannolikt hade kunnat ligga som grund för en prognos om hur många fartyg som kommer att byggas efter ikraftträdandet av de nya reglerna. Regelrådet anser vidare att det hade varit önskvärt om förslagsställaren redovisade på vilka grunder bedömningen görs att det endast rör sig om en handfull utbildningsarrangörer som kommer att anordna utbildningarna och uppgett om dessa sannolikt är företag eller andra aktörer samt om möjligt redovisat uppgifter om förväntad storlek på aktörerna.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

## Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

### *Administrativa kostnader*

Av konsekvensutredningen framgår att det uppstår en administrativ kostnad för rederierna i samband med anmälan av sjömän till utbildningarna. Förslagsställaren uppger emellertid att tidsåtgången för anmälningsförfarandet varierar beroende på hur många sjömän som ska anmälas vid varje kurstillfälle.

---

<sup>1</sup> The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974

Förslagsställaren uppskattar att det generellt bör handla om några timmars arbete per kurstillfälle, men att antalet kurstillfällen beror på hur redaren väjer att organisera utbildningen av sina sjömän.

Regelrådet kan utifrån redovisningen sluta sig till att de administrativa kostnaderna borde vara små och finner mot den bakgrunden beskrivningen tillräcklig.

Regelrådet förslagsställarens redovisning av förslagets administrativa kostnader godtagbar.

#### *Andra kostnader och verksamhet*

Av konsekvensutredningen framgår att för de rederier som väljer att stå för kostnader som uppstår i samband med utbildnings- respektive certifieringskraven kommer att få utgifter för kursavgifter, eventuella resor, uppehälle och traktamenten samt för certifikatsansökan. Avgiften för en certifikatsansökan ligger, enligt förslagsställaren, på 800 kronor och kursavgiften bedöms ligga på mellan 10 000 och 15 000 kronor. Boendekostnaden bedöms vara 1 000 kronor per natt och resekostnaden beräknas till 1 000 kronor för exempelvis tågbiljetter. Den totala kostnaden för certifieringen av en sjöman beräknas vara cirka 13 000 – 20 000 kronor. Förslagsställaren uppger att antalet sjömän per besättning som kommer att träffas av certifieringskraven bedöms vara mellan 5 och 15 personer beroende på fartygets storlek. Av dessa bedöms mellan 3 och 7 personer behöva ett avancerat certifikat, vilket berör befälhavaren, maskinbefälen samt varje annan person med direkt ansvar för skötsel och handhavande av bränsle och bränslesystem. Kostnaden för ett avancerat certifikat uppges bero på om utbildningen arrangeras i anslutning till den grundläggande utbildningen, vilket gör att kostnaden kan variera från 800 kronor till 20 000 kronor. Förslagsställaren uppger vidare att en investeringskostnad kan tillkomma för inköp av fartygssimulator eller för hyra av sådan och att hyra av en simulator beräknas kosta cirka 1 000 kronor i timman och att kostnaden för inköp av mjukvaran kan kosta upp till 1.5 miljoner kronor.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets andra kostnader är godtagbar.

### **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Av konsekvensutredningen framgår att för de rederier som har fartyg som omfattas av IGF-koden innebär regleringen kostnader som kan ha en viss påverkan på konkurrenskraften i förhållande till rederier som har fartyg av samma typ, men som inte omfattas av IGF-koden. Det framgår vidare att de utbildningssamordnare som redan har tillgång till fartygssimulatorer som kan krävas i utbildningen får en konkurrensfördel i jämförelse med de rederier som kan behöva hyra in sig på simulatorer.

Regelrådet anser precis som angetts ovan att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat uppgifter om hur många utbildningsarrangörer som kan komma att behöva hyra en simulator alternativt investera i mjukvaran, eftersom detta hade förtydligat utbildningsarrangörernas konkurrensvillkor.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

### **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Av konsekvensutredningen framgår att regleringen bedöms kunna öka säkerheten när det gäller hantering av bränslen som omfattas av IGF-koden.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren uppger i sin konsekvensutredning att kraven i STCW-konventionen är tvingande och ger därför ingen möjlighet att ta särskild hänsyn till små företag.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

## Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att redovisningen i samtliga avseenden håller en tillräcklig kvalitet givet förutsättningarna i detta fall.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 28 oktober 2016.

Eftersom det ur granskningssynpunkt är viktigt att kunna jämföra texten till STCW-konventionen med förslaget till författningstext, anser Regelrådet att det hade varit önskvärt om relevanta delar av konventionen hade bilagts remissen.

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

Ärendet föredrogs av Per Högström.



Samuel Engblom  
Ordförande



Per Högström  
Föredragande