

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 föreskrifter för fartyg i nationell sjöfart

Regelrådets ställningstagande

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

Remissen innehåller även förslag till allmänna råd, vilka inte omfattas av Regelrådets granskning.

Innehållet i förslaget

Remissen innehåller förslag till föreskrifter för fartyg i nationell sjöfart (TSFS 20XX:XX). Föreskrifterna innehåller tekniska krav om fartygs utformning och utrustning, hur överensstämmelse med tillämpliga krav ska verifieras, fortlöpande kontrolleras, dokumenteras och rapporteras samt hur fartyg ska genomgå den periodiska tillsynen. Förslaget innebär att dagens föreskrifter ersätts med ett samlat funktionsbaserat regelverk samt att systemet för tillsyn ersätts med ett nytt tillsynssystem som baseras på egenkontroll och som även inkluderar fartyg mellan 5 och 15 meter som används yrkesmässigt.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att bakgrunden till förslaget är att dagens regelverk för de svenska fartyg som används yrkesmässigt och som inte omfattas av krav på internationellt säkerhetscertifikat består av regler som till delar är ålderdomliga, komplexa och delvis ofullständiga. Det anges även att regelverket inte uppfyller Transportstyrelsens målsättningar och inte heller bidrar till de politiska målsättningarna som regeringen har för förvaltningen, transportsystemet och den maritima sektorn. Av konsekvensutredningen framgår att syftet med förslaget har varit att modernisera och förenkla det delvis ålderstigna regelverk som idag gäller för dessa fartyg och därmed skapa förutsättningar för en långsiktig och hållbar verksamhet både för Transportstyrelsen och för branschen. Det anges även att ett enhetligt regelverk som omfattar och är anpassat till samtliga aktörer på marknaden, ska bidra till att främja en sund konkurrenssituation för de som använder svenska fartyg yrkesmässigt. Avseende tillsynssystemet anges att genom stora inslag av egenkontroll och delegering till externa aktörer så möjliggörs en mer flexibel tillsyn med större förutsebarhet då de löpande kontrollerna av fartygen till stor del kan ske utan myndighetens inblandning.

Regelrådet finner att redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Av konsekvensutredningen framgår att de alternativ som finns i huvudsak är att se över befintligt regelverk och ersätta dessa med ändamålsenliga, begripliga och väl avvägda regler, att upphäva reglerna helt och hållet eller en kombination av dessa lösningar. Det anges att de behov och önskemål som framförallt styr valet av lösning är dels behovet av att minska regelbördan för branschaktörerna, dels att bibehålla eller öka säkerheten så att färre människor skadas eller dör till sjöss. Förslagsställaren anger att alternativ som inte innebär reglering skulle i viss mån kunna hantera enskilda brister genom informationsinsatser. Detta genom framtagande och publicering av tolkningsdokument och stödmaterial för att klargöra och sammanfatta gällande kravbild. Det anges även bland annat att genom att revidera befintliga föreskrifter, utan att förändra den nuvarande föreskriftsstrukturen så innebär det en fortsatt risk för snedvriden konkurrens och brister i säkerheten. Detta skulle även gälla om dagens föreskrifter ersätts med ett samlat regelverk men att strukturen och kravnivån bevaras. Avseende regleringsalternativ till tillsynssystemet anges bland annat att genom att bibehålla systemet för tillsyn och inkludera fartyg som är mellan 5 och 15 meter och som används yrkesmässigt i tillsynen skulle det innebära en årlig avgift om cirka 10-15 000 kronor per fartyg vilket motsvaras av totalt 50-75 miljoner kronor. Förslagsställaren anger att de ökade kostnaderna inte bedöms stå i proportion till problembilden varför lösningen har förkastats. Att ersätta dagens tillsynssystem med ett nytt system som baseras på egenkontroll men som fortsatt exkluderar fartyg mellan 5 och 15 meter som används yrkesmässigt anges inte omhändertar de säkerhetsbrister som framkommit i olycksutredningar från Statens haverikommission.

Förslagsställaren redogör även för gränsen på 5 meter vilket baseras på att fartyg av denna storlek omfattas av krav på registrering i svensk lagstiftning. Det anges att ett av skälen till 5-metersgränsen i lagstiftningen är att Transportstyrelsen ska utföra tillsyn över dessa fartyg och att det därmed bedöms som logiskt att de föreslagna föreskrifterna omfattar fartyg av denna storlek. Förslagsställaren anger att fartyg under 5 meter bedöms vara svåra att reglera eftersom Transportstyrelsen inte har tillräcklig kunskap om hur många som finns, vilka verksamheter de används för eller hur problembilden avseende tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa ser ut i sådana verksamheter. Av konsekvensutredningen framgår även att alternativet att ta bort samtliga krav på certifikat för fartyg inte bedöms rimligt i förhållande till andra målsättningar såsom miljö, säkerhet och hälsa. Alternativet att kräva certifikat för samtliga fartyg bedöms av förslagsställaren varken rimligt eller proportionerligt i förhållande till de omfattande kostnader som det skulle medföra.

Av konsekvensutredningen framgår att om det föreslagna regelverket inte kommer till stånd kommer dagens regelverk med sina inneboende brister fortsätta att gälla. Det framgår vidare att aktörer inom sjöfartsnäringen även fortsättningsvis skulle möta svårigheter att tillgodogöra sig kravbildens särskilt för det storleksmässigt minsta segmentet som därmed saknar möjligheter och incitament till regeluppfyllelse som ett samlat modernt regelverk kan medföra. Det anges bland annat att om dagens regler förbli oförändrade bevaras dagens tillsynssystem och de problem som systemet innebär. Däribland begränsande flexibilitet samt en otydlig ansvarsfördelning mellan myndighet och bransch vilket även försvårar utvecklingen mot en god säkerhetskultur inom den nationella sjöfarten. Genom att Transportstyrelsen även fortsättningsvis inte utövar tillsyn över fartyg som saknar certifikat kommer de säkerhets- och konkurrensproblem som finns idag att bibehållas. Det anges även att ett oförändrat regelverk försvårar eller omöjliggör för Transportstyrelsen att verka för de transportpolitiska målen uppfylls liksom att i övrigt verka för de förvaltningspolitiska målsättningarna och de målsättningar och åtgärder som framgår av regeringens maritima strategi.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att det saknas EU-rättslig reglering och internationella regler på området. Det anges att regleringen därmed faller under nationell rådighet och att de föreslagna reglerna överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering och andra internationella regler.

Av bilaga till konsekvensutredningen samt enligt författningstexten framgår vidare vissa hänvisningar när förslaget inte är tillämpligt till följd av tvingande EU-rätt.

Enligt Regelrådet hade det varit önskvärt om de EU-rättsliga reglerna som påverkat förslagets tillämpningsområde hade redovisats i det samlade stycket om förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Regelrådet kan likväl konstatera att det framgår av andra delar av konsekvensutredningen att regleringen endast avser de fartyg som exempelvis inte omfattas av de EU-gemensamma reglerna för passagerarfartyg.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Av konsekvensutredningen framgår att de föreslagna reglerna föreslås träda ikraft den 1 mars 2017 under förutsättning att nödvändiga förändringar i fartygs säkerhetslagen (2003:364) och fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) har genomförts. Det framgår vidare att för att de som ska tillämpa reglerna ska hinna anpassa sig till dem kommer regelverket att tillhandahålla övergångsperioder på upp till 22 månader.

Av konsekvensutredningen framgår vidare att en kommunikationsplan har upprättats med specificerade kommunikationsaktiviteter för att de som omfattas av regelverket ska ha en god kännedom om det nya funktionsbaserade regelverket och tillsynssystemet. Det anges att riktade externa informationsinsatser har genomförts sedan arbetet med det nya nationella regelverket påbörjades år 2013 och har intensifierats under år 2015 och 2016. Det anges även att i samband med det nya regelverket träder ikraft bedöms ytterligare aktiviteter behövas för att informera om den nya nationella regleringen och det tillhörande egenkontrollsystemet för tillsyn. Förslagsställaren anger att de har informerat och kommer löpande informera externt via exempelvis webbsida och nyheter, på referensgruppsmöten, genom direktutskick, via intresseorganisationer, på branschmässor och i branschtidningar. Det anges även att det sannolikt kommer att finnas behov av stöd i olika former för branschaktörer såsom exempelvis informationsskrifter och utbildningsmaterial. Därutöver framkommer även att förslagsställaren kommer att tillhandahålla kompletterande upplysningar vilka innehåller information om vad reglerna innebär och hur de kan uppfyllas.

Regelrådet finner att redovisningen 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 förslaget berör i första hand företag som yrkesmässigt använder svenskregistrerade fartyg som är 5 meter eller längre, i den utsträckning som dessa fartyg inte omfattas av internationella regler. Det anges att cirka 6300 fartyg över 5 meter omfattas av svenska nationella regler. Av dessa har cirka 1365 fartyg antingen fart- eller passagerarcertifikat och resterande cirka 5000 omfattas för närvarande inte av regelbunden tillsyn. Det anges vidare att det är fartyg med en bruttodräktighet över 20 som används yrkesmässigt samt fartyg som kan föra fler än 12 passagerare som möter krav på certifikat. Det anges även att variationen inom nationella sjöfarten avseende vilken

sorts företag det handlar om eller vilken verksamhet som bedrivs liksom vilken typ av fartyg man använder är stor. Förslagsställaren har därför delat upp fartygen i sex grupper baserat på hur de träffas av regelverket och därefter tittat på vilka fartyg som företagen typiskt sätt använder. För respektive grupp anges antal fartyg fördelat på antalet ägare samt uppgifter om ägarförhållande och företagsstorlek. Förslagsställaren redogör även för de främst förekommande branscherna för respektive grupp samt hur stor andel av ägarna som har en SNI-kod. Detta eftersom förslagsställaren har utgått ifrån att fartyg som är registrerade på personnummer utgörs av enskilda firmor mot bakgrund av att fartygen är registrerade som annat än fritidsfartyg. Några av de angivna branscherna är sjötransport för passagerare eller gods, övrig sjörelaterad verksamhet, övriga branscher, trålfiske i saltvatten, övrigt saltvattensfiske, övrig fiskenäring samt bygg och reparation av fartyg och båtar.

Enligt Regelrådet hade det varit önskvärt med en närmare redovisning avseende antal och storlek för de företag som berörs av förslaget i annan egenskap än ägare av fartyg. Det går till exempelvis inte att utesluta att de som konstruerar fartyg och reparerar fartyg även berörs mot bakgrund av de funktionsbaserade reglerna. Regelrådet anser likväl att den branschen till viss del har berörts i konsekvensutredningen och finner att bristen inte avgörande för bedömningen.

Regelrådet finner att redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

Av konsekvensutredningen framgår att specifika kravförändringar medför administrativa lättnader. Det framgår även att företagen kommer åtnjuta lättnader över tid när regelverket väl är infört eftersom företagen kommer att kunna nyttja de system som ligger till grund för den tillsyn Transportstyrelsen ska utöva och den egenkontroll som företagen ska genomföra. Det framgår vidare att företagen även kommer få lättnader genom att de kan ta del av och använda de uppgifter de har lagt in i systemet om sina egna fartyg och sin verksamhet. Förslagsställaren anger även att i många fall bedöms administrationen kunna ske inom ramen för företagets befintliga verksamhet, vilket gör att kostnaden för företagen i praktiken bör vara lägre.

Vid beräkning av de administrativa kostnaderna har förslagsställaren använt sig av medellönen inom privat sektor år 2014 som var 32 200 kronor per månad. Det anges att timkostnader inklusive arbetsgivaravgifter och semesterpålägg bli 281 kronor. Det anges vidare att de administrativa kostnaderna under den första femårsperioden totalt avser cirka 119 miljoner. I beloppet ingår även kostnader om 717 000 kronor för den av förslagsställaren indelade gruppen som avser fritidsfartyg. Därutöver redovisas kostnaderna för varje enskild fartygsgrupp. Förslagsställaren anger att kostnaderna redovisats över en femårsperiod för att kunna jämföra och slå samman dessa kostnader med övriga konsekvenser i form av kostnader och lättnader för företagen som bedöms uppstå genom de förlagna reglerna. Av främst bilaga 1 till konsekvensutredningen framgår även närmare uppgifter om förslagets administrativa kostnader. Det anges exempelvis att ta fram fartygsdokumentation och mata in grundläggande fartygsdokumentation beräknas ta 6 timmar för certifierade fartyg och 8 timmar för icke certifierade fartyg, där den totala tidsåtgången för ett företag med flera fartyg kan beräknas genom att multiplicera tiden med totala antalet fartyg. Det anges dock att om fartygen och verksamheten är likvärdig mellan fartygen bör den totala tiden kunna minska. Vidare redovisas tidsåtgången för att ta fram och implementera systematiskt sjösäkerhetsarbete, inkluderat riskanalys, upprätthålla ett underhållssystem samt för att upprätta rutiner för egenkontroll. Förslagsställaren redovisar även en kostnadstabell över initiala uppgifter vilket beräknas till totalt cirka 49 miljoner kronor. Avseende de löpande uppgifterna anges tidsåtgång för löpande egenkontroll, uppdatering av underhållssystemet, fartygsdokumentation, systematiskt sjösäkerhetsarbete och riskanalys samt rapportering av

självdeklaration. Förslagsställaren redovisar i en kostnadstabell över de löpande uppgifterna bland annat att förslaget totalt medför kostnader om cirka 14 miljoner kronor per år. Förslagsställaren anger även att till följd av ändrade krav i sak medför förslagen en sänkning av de administrativa kostnaderna om totalt cirka 2 miljoner kronor.

Regelrådet anser att bilagorna och tabellerna ger en god översikt över tidsåtgången och de administrativa kostnader som förslaget medför både initialt och löpande för de olika fartygsgrupperna.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagets administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

Av konsekvensutredningen framgår att genom specifika kravförändringar och administrativa bördor eller lättnader kopplade till dessa ändringar, tidsvinster av det nya tillsynssystem samt minskade avgifter till följd av minskad tillsyn påverkas företagets andra kostnader och verksamhet. Det anges att översynen har resulterat i lättnader i ett tjugotal regler och skärpningar av ett tiotal regler inom områdena allmänt, stabilitet, maskineri och maskininstallationer, elinstallationer, brandskydd, livräddning, kommunikation, miljöskydd, arbetsmiljö, bostadsmiljö samt sjukvård och apotek. Det anges vidare att övergången till funktionskrav innebär att fartyg i högre grad kan välja utrustning som är anpassad efter den risknivå som deras verksamhet innebär vilket i många fall innebär lägre kostnader för utrustning, utbildningar och kontroller. Det anges även att den största kostnadsökningen består i kostnader för utrustning för att uppfylla skärpta krav inom maskin, elinstallationer och brandskydd.

Av bilagorna till konsekvensutredningen framgår även närmare information om de specifika kravförändringarna som kan medföra kostnader eller lättnader för de olika grupperna. Det anges exempelvis att ändrade krav på konstruktion, flytbarhet och stabilitet kan medföra lättnader om cirka 6 miljoner kronor för grupp 4, fartyg som är 5 till 15 meter med passagerarbefordran och cirka 14,7 miljoner kronor för grupp 5, övriga fartyg som används yrkesmässigt och är 5 till 15 meter. Det anges även att förslaget bedöms kunna leda till ökad tillgänglighet eftersom förslaget bör ge utrymme för fler företag att etablera sig och för befintliga företag att utöka sin verksamhet. Det anges vidare att exempelvis ändrade krav på brandskydd resulterar i besparingar som mest cirka 93 000 kronor för grupp 6, övriga fartyg som används yrkesmässigt och är minst 15 meter och kostnader som högst om cirka 3 miljoner för grupp 5.

Sammantaget anger förslagsställaren att det funktionsbaserade regelverket kan leda till effektiviseringar i verksamheten. Under en femårsperiod beräknas utrustningskostnaderna minska med cirka 101 miljoner kronor, minskad tillsyn beräknas medföra minskade kostnader med cirka 7 miljoner kronor och avgifter beräknas minska med cirka 24 miljoner kronor. Förslagsställaren redovisar även en kostnadsfördelning bland fartygsägarna uppdelat på respektive fartygsgrupp.

Förslagsställaren anger vidare i konsekvensutredningen att de IT-stöd som de kommer att tillhandahålla för att underlätta för fartygsägarens egen tillsyn och inrapportering av egenkontroller även skapar möjligheter att sprida och ta emot säkerhetsrelaterad information baserat på erfarenheter som framkommer av exempelvis tillbud, olyckor och tillsyn. Av konsekvensutredningen framgår också att eftersom förslaget bygger på funktionsbaserade krav som kan anpassa till olika verksamheter och aktörer på marknaden skapas ökade möjligheter till utveckling av marknaden för kustnära sjöfart. Det anges att de funktionsbaserade kraven även möjliggör för teknikutveckling och innovativa lösningar vilket i slutändan kan komma att skapa nya transportlösningar och därmed bidra till en bättre tillgänglighet för människor och gods. Det anges även att genom att tillsynssystem även införs för fartyg under 15 meter bedöms det ge positiva effekter för säkerheten. Detta kan även påverka andra fartygsägare enligt förslagsställaren eftersom när olyckor inträffar inom sjöfarten får det effekter inte

bara för sjöfarten i sig utan även andra som befinner sig i närheten såsom att andra fartygsägare kan drabbas av utsläpp eller fartygsdelar.

Enligt Regelrådet hade konsekvensutredningen kvalitet förbättrats ytterligare med en närmare redogörelse avseende förslaget eventuella påverkan på fartygskonstruktörers verksamhet men även reparatörer. Detta till följd av större valfrihet i utformningen av fartyg och val av utrustning. Regelrådet anser dock att det inte är avgörande för bedömningen i detta fall mot bakgrund av de övriga delar som redogjorts på ett godtagbart sätt.

Regelrådet finner att redovisningen av förslaget andra kostnader och verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Förslagsställaren anger i konsekvensutredningen att marknaden för certifierade fartyg och icke certifierade fartyg idag utmärks av att olika aktörer som tillhandahåller tjänster på samma marknad har olika villkor, vilket leder till skillnader i konkurrensförutsättningarna. Detta eftersom nuvarande regelverk och tillsynssystem skapar betydligt högre kostnader för fartyg som omfattas av certifieringskrav och därmed ger konkurrensfördelar för dem som inte omfattas av krav på certifiering. Förslagsställaren anger även att kostnaden för att upprätthålla ett certifikat med nuvarande regelverk och tillsynsmodell blir hög. Detta ger enligt förslagsställaren konkurrensnackdelar mot fartyg utan certifikat på grund av den tröskeleffekt som uppstår vid certifieringsgränsen. Det anges även att till följd av att besiktningen av de certifierade fartygen tar mycket resurser i anspråk har avsaknaden av tillsyn för aktörer som inte omfattas av certifikatet inte varit möjliga att göra för Transportstyrelsen. Avsaknaden av tillsyn för dessa aktörer påverkar konkurrenssituationen genom att aktörer som inte uppfyller krav får lägre kostnader och därigenom ges fördelar. Detta eftersom det inte sker någon tillsyn finns en risk att aktörerna inte följer regelverket då risken att bli påkommen om man inte uppfyller ställda krav är liten.

Förslagsställaren anger vidare att ett enhetligt regelverk som omfattar och är anpassat till samtliga aktörer på marknaden ska bidra till att främja en sund konkurrenssituation för den som använder svenska fartyg yrkesmässigt. Det anges att enklare och modernare regler syftar till att undanröja konkurrenshinder som befintliga regler skapar på marknaden. Det anges även att tröskeleffekten avseende certifikatskravet kommer att kvarstå eftersom tillsynsmodellen tillkommer, men även förmildras till följd av att kraven blir funktionsbaserade. Detta genom att fler fartygstyper kan bli certifierade eller kan användas yrkesmässigt samt att flexibiliteten i kraven kan leda till ökad in-flaggning eller in-flaggning till en lägre kostnad. Det framgår dock att Transportstyrelsen utgått från att antalet fartyg som finns registrerade i dagsläget och har antagit att de flöden i form av omregistrering och in-flaggningar som kan komma att äga rum inte nämnvärt kommer att påverka det totala antalet fartyg, i vart fall inte i ett femårsperspektiv.

Av bilaga 4 framgår att i och med möjligheten att använda serieproducerade fartyg får fler aktörer möjlighet att använda redan införskaffade fartyg yrkesmässigt alternativt införskaffa serieproducerade fartyg för sin verksamhet. Förslaget bedöms därmed kunna leda till ökad tillgänglighet eftersom förslaget bör ge utrymme för fler företag att etablera sig och för befintliga företag att utöka sin verksamhet.

Regelrådet anser att förslaget berör nationell sjöfart och anser att avsaknaden av ett djupare resonemang om förslaget påverkan i ett internationellt förhållande inte påverkar bedömningen. Detta mot bakgrund av att de fartyg som verkar internationellt berörs av annan lagstiftning. Enligt Regelrådet hade det dock varit önskvärt med ett resonemang om förslaget eventuella påverkan på små företags möjligheter att etablera en verksamhet till följd av de utökade kraven och då särskilt på grund av den nya tillsynsmodellen.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

I konsekvensutredningen redogörs inget utöver än vad som redan har behandlats i detta yttrande.

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

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Förslagsställaren anger att de har bedömt att särskild hänsyn behöver tas till små företag, då de fartyg som omfattas av föreslagna reglerna drivs av företag, rederier, som i princip samtliga kan anses vara små både vad det gäller omsättning och antalet anställda. Det anges vidare att med hänsyn till att många små företag berörs av reglering så har de haft dessa företag i åtanke när vid utformningen av de föreslagna reglerna. Av andra delar av konsekvensutredningen framgår exempelvis att en alternativ lösning om att bibehålla dagens system för tillsyn och inkludera fartyg som är mellan 5 och 15 meter och som används yrkesmässigt i tillsyn bedömts medföra ökade kostnader som inte står i proportion till problembilden.

Enligt Regelrådet hade det varit önskvärt om närmare uppgifter framkom i konsekvensutredningen om i vilka specifika fall som särskild hänsyn tagits till de förhållandevis mindre företagen vid reglernas utformning. Det hade även varit önskvärt med en mer utförlig redogörelse över hur det nya tillsynssystemet kan komma att påverka de förhållandevis mindre företagens möjligheter att etablera sig på marknaden.

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

Sammantagen bedömning

Enligt Regelrådet finns det enstaka delar där konsekvensutredningens kvalitet hade kunnat förbättras ytterligare. Regelrådet kan dock konstatera att merparten av förslagets konsekvenser är redovisade på ett utförligt sätt. Genom att förslagets kostnader är redovisade på en övergripande nivå i konsekvensutredningen men även genom de mer detaljerade uppgifterna i bilagorna går det att få en förståelse för förslagets effekter för berörda företag. Detta särskilt mot bakgrund av att förslagets kostnader är redovisade för de olika fartygsgrupper som påverkas olika av förslaget. Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 19 oktober 2016.

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

Ärendet föredrogs av Katarina Porko.



Samuel Engblom
Ordförande



Katarina Porko
Föredragande