

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 tillsyn inom sjöfartsområdet

### Regelrådets ställningstagande

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

### Innehållet i förslaget

Förslaget avser ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet. Enligt förslaget behöver bottenbesiktning inte längre ske i samband med sjövärdighetsbesiktningen. Kravbilden ändras likaså för passagerarfartyg i fartområde D, så att de inte längre sorterar under 12-månadersregeln, avseende intervall. Alla fartyg i fartområde D-E behöver därmed bara genomgå bottenbesiktning med 72 månaders intervall. Regler gällande systemtillsyn tas bort ur föreskrifterna. Fartyg som är godkända för systemtillsyn och som fortfarande vill använda tillsynen ska emellertid även fortsättningsvis få tillämpa denna, vilket kommer att regleras genom en övergångsbestämmelse. Det införs en bestämmelse som anger att traditionsfartyg<sup>1</sup> som ska användas till sjöfart i så kallade MOU-farvatten ska ha ett Document of Compliance enligt Wilhelmshafen MoU<sup>2</sup>. Bestämmelsen ger Transportstyrelsen rättslig grund att utfärda det aktuella intyget och införlivar fullt ut den internationella överenskommelsen, Wilhelmshafen MoU, som Sverige sedan tidigare ingått. Bilaga 1 till föreskrifterna tas, enligt förslaget, bort, vilket innebär att bestämmelserna avseende ritningar som Transportstyrelsen tidigare begärt in för granskning och/eller godkännande inte längre behöver skickas till myndigheten. Det införs nya bestämmelser för fartyg som har fullständig delegerad tillsyn, det vill säga fartyg som får all lagstadgad tillsyn fullgjord av erkända organisationer, så att dessa fartyg inte längre behöver genomgå så kallade årliga eller mellanliggande sjövärdighetsbesiktningar vid vidmakthållande eller förnyelse av certifikat. Det införs även bestämmelser som anger att dessa certifikat gäller tills vidare, det vill säga de behöver med förslaget varken förnyas var 12:e eller var 60:e månad eller däremellan påtecknas.

<sup>1</sup> För att ett fartyg ska klassas som traditionsfartyg i Sverige krävs att något av följande kriterier uppfylls: Fartyget ska ha ett kulturhistoriskt värde, vara en kopia av ett kulturhistoriskt värdefullt fartyg, vara byggt på ett sådant sätt att traditionella färdigheter och traditionellt sjömanskap uppmuntras och främjas. (Transportstyrelsen)

<sup>2</sup> Memorandum of Understanding on the mutual recognition of certificates for the safe operation of traditional ships in European waters and of certificates of competency for crews on traditional ships: enligt European Maritime Heritage (EMH)

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### Bakgrund och syfte med förslaget

Av konsekvensutredningen framgår att syftet har varit att förenkla för företagen så att näringsresurser ska kunna utnyttjas på bästa sätt. Förslagsställaren uppger även att syftet har varit att minska kostnaderna för företagen genom att föreskrifterna förtydligas.

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

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

Förslagsställaren uppger i konsekvensutredningen att eftersom området är reglerat idag och med anledning av att ändringarna till stora delar är regelförenklingar, finns det inget lämpligt alternativ som inte innebär reglering. Förslagsställaren redovisar vidare de effekter som förväntas om ingen reglering kommer till stånd samt huruvida det hade varit möjligt att föreslå en alternativ reglering.

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 förslaget bedöms överensstämma med både internationella bestämmelser från IMO och Wilhelmshaven MoU samt med EU-rätten.

Regelrådet anser att det hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat på vilket sätt förslaget överensstämmer med EU-rätten det vill säga vilka EU-rättsakter som avses. En sådan redovisning hade, enligt Regelrådet, förbättrat konsekvensutredningens kvalitet. Regelrådet finner likväl ingen anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning, särskilt med tanke på att förslaget avser förenklingar för berörda företag.

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

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

Förslagsställaren gör i sin konsekvensutredning bedömningen att det är av särskild vikt att information om de ändrade reglerna når ut till alla som arbetar inom tillståndsorganisationen och uppger att avseende externa parter kommer dessa att informeras genom externremiss och på branschmöten. Det uppges vidare att det är osäkert om informationsaktiviteterna kommer att påverka tiden för ikraftträdandet.

Regelrådet kan konstatera att det i redovisningen saknas uppgifter om tidpunkt för ikraftträdandet, vilket betraktas som en brist.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till ikraftträdande är bristfällig, men att redovisningen av behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

## Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

Av konsekvensutredningen framgår att det finns cirka 50 företag som driver/opererar cirka 100 fartyg som används i internationell trafik och cirka 250 företag som opererar cirka 1 000 fartyg som används i inrikes trafik och som behöver certifikat. Det framgår vidare att det främst är i denna kategori fartyg som fullständigt delegerad tillsyn återfinns. Förslagsställaren uppger att av de nämnda 1 100 fartygen har idag cirka 25 fartyg så kallad traditionsfartygsklassning. Förslagsställaren uppger emellertid att gällande traditionsfartygen berörs endast tillkommande fartyg till denna kategori, då de hittills utfärdade intygen för traditionsfartyg (Document of Compliance) fortfarande kommer att gälla. Vidare uppges att ett tjugotal varv kan komma att beröras av förslaget om att kraven på intervallen för torrsättning vid bottenbesiktning glesas ut. Förslagsställaren uppger emellertid att det är osäkert hur stor påverkan förslaget får på varven, då den huvudsakliga sysselsättningen inte kan anses vara just torrsättning av fartyg. När det gäller de berörda rederiernas storlek uppges att flertalet företag är små, medan ett fåtal är medelstora och att ett av rederierna möjligtvis kan anses vara ett stort företag.

Regelrådet finner 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 borttagandet av alla bestämmelser om systemtillsyn gör att rederierna inte längre behöver skicka in en uppdaterad egenkontrollrapport till Transportstyrelsen. Det framgår också att förslagsställaren inte anser sig kunna göra en bedömning av tidsåtgången och därmed lönekostnad för denna aktivitet, då bedömningen beror på vilka fel som upptäcks vid egenkontrollen. Förslagsställaren uppger vidare att rederierna heller inte längre behöver registrera och uppmärksamma avvikelser i fartygens drift- och underhållningssystem för att uppmärksamma Transportstyrelsen på sådana förhållanden, men att det inte går att göra en bedömning av tidsåtgång och lönekostnad, eftersom det beror på vilka avvikelser som upptäcks. Med anledning av att bilaga 1 till föreskrifterna (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet tas bort, kommer, enligt förslagsställaren, inte rederierna att behöva lägga tid på att utröna vilka ritningar som ska skickas in till Transportstyrelsen. Förslagsställaren uppger i sin konsekvensutredning att berörda företag tidigare inte har måttat med den administrativa börda som dokumentationskravet tidigare medförde. Förslagsställaren uppger emellertid att det är svårt att bedöma den minskade tidsåtgången och lönekostnad för detta, eftersom det finns ett stort antal variabler beroende på fartygstyp, storlek, komplexitet i övrigt, kvalitet på underlag med mera. När det gäller fullständig delegerad tillsyn uppges att rederierna med förslaget inte längre behöver beställa besiktningar samt reservera resurser för att fartygen ska genomgå besiktningarna var 12:e månad för passagerarfartygen (30 stycken) och var 36:e månad för lastfartygen (cirka 70 stycken). Rederierna kommer, enligt förslagsställaren, heller inte att behöva lägga tid på att planera och samordna besiktningstillfället, så att Transportstyrelsens och den erkända organisationens tillsyn sker någorlunda samtidigt, vilket är ett krav idag. Förslagsställaren uppger att detta bedöms ge en minskad tidsåtgång om cirka 30 minuter per fartyg och besiktningstillfälle.

Regelrådet kan konstatera att det nästan helt saknas uppgifter om tidsåtgång, att det helt saknas uppgifter om lönekostnad samt beräkningar av de administrativa kostnadsminskningar som förslaget förväntas medföra. Det kan också konstateras att det saknas kvalitativa bedömningar av dessa kostnadsminskningars storlek. Regelrådet anser att förslagsställaren borde ha kunnat redovisa exempelberäkningar för olika typer av fartyg eller vanligt förekommande fall som hade kunnat underlätta förståelsen för omfattningen av dessa kostnadsmässiga effekter. I avsaknad av sådan redovisning kan Regelrådet inte göra någon bedömning.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets administrativa kostnader är bristfällig.

#### *Andra kostnader och verksamhet*

Av konsekvensutredningen framgår att när kravbilden gällande intervallen för bottenbesiktning ändras för fartygen behöver dessa endast genomgå besiktningen med 72 månadersintervall. Intervallen ändras därmed från 12 månader för passagerarfartyg i fartområde D och för resterande fartyg i fartområde D-E från 60 månader. Förslagsställaren uppger att kostnaden för att torrsätta fartyg på varv varierar mellan 2 000 och 20 000 kronor beroende på fartygets storlek. Det framgår även att varvets storlek, kapacitet och kompetensområde, liksom fartygets art, storlek, fartområde och skick också påverkar kostnaden för bottenbesiktning. Med anledning av att bottenbesiktningen inte längre behöver ske i samband med sjövärdighetsbesiktningen ökar rederiernas flexibilitet så att de bättre kan anpassa besiktningen till sin verksamhet på ett sätt som, enligt förslagsställaren, skulle kunna leda till minskat inkomstbortfall. Av konsekvensutredningen framgår vidare att när rederierna och besättningen på sina fartyg inte längre kommer att vara delaktig i engenkontroll vid systemtillsyn, eftersom tillsynen kommer att ombesörjas av en extern part, frigörs tid som kan användas till andra göromål, vilket förslagsställaren betraktar som en minskad kostnad. Däremot tillkommer kostnad för att anlita erkänd organisation vars avgifter inte är offentliga och därmed uppges inte vara kända för Transportstyrelsen. När det gäller fullständig delegerad tillsyn uppger förslagsställaren att kraven kommer från internationella konventioner, vilket medför att fartygen i princip ska genomgå samma tillsyn i samma utsträckning som tidigare oavsett vem som utför tillsynen.

Regelrådet kan se att viss redovisning finns, men saknar likväl uppgifter om kostnader för bottenbesiktning som inte innebär torrsättning samt uppgifter om kostnadsminskningen för de olika fartområdesfartygen när intervallet för besiktningen ändras. Regelrådet anser att även om kostnadsminskningen varierar beroende på olika faktorer borde det ha varit möjligt för förslagsställaren att genom exempelberäkningar eller redovisning av kostnadsspann belysa storleken på kostnadsminskningen. När det gäller redovisningen av fartyg med fullständig delegerad tillsyn kan Regelrådet konstatera att förslagsställaren under kapitel 3.3.5 uppger att det införs bestämmelser som anger att certifikaten ska gälla tills vidare, vilket innebär att rederierna med förslaget varken behöver förnya certifikaten var 12:e eller var 60:e månad eller däremellan påtecknas. Under kapitel 13 uppges dessutom intervallen vara 12 respektive 36 månader. Regelrådet kan vidare konstatera att förslagsställaren i konsekvensutredningens kapitel 14 uppger att fartygen i princip ska genomgå samma tillsyn i samma utsträckning som tidigare oavsett vem som utför tillsynen. Regelrådet uppfattar detta som motstridiga uppgifter och saknar uppgifter om kostnaden för den sjövärdighetsbesiktning som inte längre behöver göras. Sammantaget medför den saknade redovisningen att Regelrådet inte kan göra en bedömning av förslagets påverkan på de berörda företagens andra kostnader och verksamhet.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets andra kostnader och verksamhet är bristfällig.

## Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Av konsekvensutredningen framgår att förslaget inte bedöms påverka konkurrensförhållandena, eftersom det ger samma effekter för alla berörda företag.

Eftersom Regelrådet inte kan göra en bedömning av vilka kostnadsmissiga konsekvenser förslaget medför för de berörda företagen, går det heller inte att bedöma om de kostnadsminskningar som förväntas uppstå är så pass stora att de kan påverka konkurrensförhållandena till exempelvis utländska rederier. Regelrådet anser att det dessutom hade varit önskvärt om förslagsställaren hade redovisat konkurrensförhållandena för de mindre företagen i särskild ordning, eftersom den sammantagna regelförenklingen förefaller vara betydande, vilket särskilt gynnar de små företagen.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

## Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Av konsekvensutredningen framgår att förslagsställaren inte har kunnat identifiera någon ytterligare påverkan på berörda företag.

Regelrådet anser emellertid att underlaget för en sådan bedömning är otillräckligt, då det bland annat saknas viktig redovisning av kostnads-, verksamhetsmissiga konsekvenser, vilket gör att Regelrådet inte kan utesluta att det kan finnas ytterligare påverkan på berörda företag.

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

## Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Av konsekvensutredningen framgår att förslagsställaren gör bedömningen att inga särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning, eftersom förslaget medför förenkling och större tydlighet för berörda företag.

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

## Sammantagen bedömning

Regelrådet anser att en konsekvensutredning ska ge en helhetsbild av ett förslag och dess effekter. Information kan således inte utelämnas, även om förslaget syftar till regelförenkling för berörda företag. Likaså behöver beräkningar eller beloppsmässiga uppskattningar anges oavsett om det är fråga om minskade eller ökade kostnader, såvida inte kostnadsförändringarna är att betrakta som obetydliga eller marginella. Eftersom det i konsekvensutredningen saknas sådan redovisning, har Regelrådet ingen möjlighet att bedöma omfattningen av de kostnadsminskningar som förslaget medför samt vad detta kan innebära för företagens verksamhet och konkurrensförmåga eller om det föreligger ytterligare påverkan.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 18 januari 2017.

I beslutet deltog Pernilla Lundqvist ordförande, Claes Norberg, Yvonne von Friedrichs, Lennart Renbjer och Marie-Louise Strömgren.  
Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Pernilla Lundqvist  
Ordförande



Annika LeBlanc  
Föredragande