

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

Yttrande över förslag till ändring i föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning

Regelrådets ställningstagande

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

Innehållet i förslaget

Förslaget avser nya regler gällande bemanning av vissa fartyg så att redarna själva ska ansvara för att ta fram och fastställa bemanningsplaner för fartygen. Dagens system där Transportstyrelsen fastställer ett bemanningsbeslut för ett fartyg frångås därmed.

Ikraftträdandet av de nu föreslagna ändringarna i föreskrifterna förutsätter att en lagändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) beslutas av riksdagen.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen uppges att förslaget är ett led i det pågående arbetet med en översyn av föreskrifter för den nationella sjöfarten. Syftet med föreliggande förslag uppges vara att ge rederierna en ökad flexibilitet och samtidigt ett tydligare ansvar för fartygens bemanning. Målsättningen är att uppnå rätt säkerhetsnivå efter rådande omständigheter med hänsyn tagen till de grundläggande reglerna för behörigheter, fartygssäkerhet, vilotid, vakthållning samt det systematiska sjösäkerhetsarbetet.

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

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

Det framgår av konsekvensutredningen att förslagsställaren övervägt att låta förslaget omfatta fler fartygstyper så som exempelvis fiskefartyg och bogserfartyg. Dessa fartygstyper bedöms emellertid inte ha samma behov av flexibilitet i bemanningen, då mängden gods och antalet passagerare inte varierar i samma utsträckning som för de fartyg som nu berörs enligt förslaget.

Transportstyrelsen uppger dessutom att den valt att begränsa förslaget till de fartyg som uteslutande trafikerar inre fart, eftersom dessa fartyg inte berörs av internationella krav om beslut om säkerhetsbesättning. Att omfatta fartyg som även går i internationell trafik skulle, enligt Transportstyrelsen, medföra att fartyg av misstag riskerar att inte ha rätt bemanning, eftersom de berörs av två olika regelkrav beroende på vart de färdas.

I konsekvensutredningen anges bland annat också att om ingen reglering kommer till stånd kommer den nuvarande otidligheten beträffande fartygets beslut om säkerhetsbesättning och den personal som krävs för att bemanna fartygets nöd- och brandplaner kvarstå.

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

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att förslaget inte berörs av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

Regelrådet ser ingen anledning att ifrågasätta förslagsställarens bedömning.

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

I konsekvensutredningen uppges att Transportstyrelsen behöver tid att utveckla en digital tjänst för att förslaget ska kunna genomföras. I tjänsten ska redaren kunna fastställa sina bemanningsplaner och dokumentera de bedömningar som ligger till grund för planerna. Transportstyrelsen vill även inom tjänsten ge tillgång till elektronisk vägledning för att säkerställa att redaren fastställer bemanningsplanerna i överensstämmelse tillämpliga krav.

Myndigheten bedömer dessutom att informations- och vägledningsmaterial behöver tas fram, liksom utbildningsinsatser för att redarna ska kunna anpassa sig till de nya kraven.

Transportstyrelsen gör i konsekvensutredningen bedömningen att reglerna tidigast kan träda ikraft den 1 januari 2019 och att myndigheter och redarna därefter behöver minst ett år för anpassning innan det nya systemet börjar gälla fullt ut. Myndigheten uppger att ikraftträdandet förutsätter att en lagändring i fartygssäkerhetslagen (2003:364) beslutas av riksdagen.

Regelrådet kan konstatera att det i remissens missiv och i själva författningstexten uppges att planerat datum för ikraftträdande är den 1 januari 2020.

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 förslaget avser de fartyg i inre fart (fartområde D och E) som idag har krav om säkerhetsbesättningsbeslut, det vill säga passagerarfartyg och fartyg med en bruttodräktighet över 20 som transporterar gods eller passagerare. Med passagerarfartyg avses fartyg som transporterar fler än 12 passagerare. Det framgår även vad som avses med inre fart.

Det uppges vidare att 578 fartyg fördelade på 376 fartygsägare påverkas av förslaget. Fartygen uppges oftast vara registrerade som att de bedriver reguljär och icke reguljär gods- och persontrafik i inre fart i Sverige. De är oftast verksamma som exempelvis upphandlad skärgårdstrafik, taxi- respektive charterverksamhet samt olika former av last- och godsverksamhet. Många av de mindre fartygen uppges bedriva annan verksamhet inom samma företag och uppges ofta vara ekonomiska föreningar

eller enskilda firmor. Merparten av berörda företag i branschen är, enligt förslagsställaren, småföretag med maximalt ett fartyg per företag. Endast tre rederier har fler än nio fartyg.

Majoriteten av fartygen uppges ha en bruttodräktighet under 100, medan endast 14 fartyg har en bruttodräktighet över 500.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren redovisar tabeller över antal fartyg per ägare samt bruttodräktighetens storlek fördelat på antal fartyg.

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

Transportstyrelsen anger i sin konsekvensutredning att förslaget medför administrativa kostnader för berörda företag för framtagande och implementering av nya bemanningsplaner. Det framgår att alla berörda företag redan har bemanningsbeslut, men att dessa i vissa fall kan vara något inaktuella. Det tillkommer också merarbete till följd av att fartyg kan ha olika bemanningsplaner för olika situationer, vilket rederierna måste ta fram. Därutöver ska planerna implementeras. Tidsåtgång uppstår därutöver när rederierna ska informera och utbilda personalen. Tiden för just detta kan uppskattas till en timme per anställd. Den sammanlagda tidsåtgången är i genomsnitt, enligt förslagsställaren, 12 timmar per fartyg. Eventuella synergieffekter för rederier med fler fartyg har inte beaktats, eftersom de är svåra att kvantifiera. Kostnaden beräknad på samtliga 578 fartyg uppges vara 1 969 824 kronor eller 3 408 kronor per fartyg.

Den löpande egenkontrollen som rederierna årligen ska göra när de ska se över sina bemanningsplaner och justera dem utifrån förändrade behov och förutsättningar för fartyget kommer att ta cirka 2 timmar, vilket ger en kostnad på 328 304 kronor för samtliga 578 fartyg och 568 kronor per fartyg.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

Av konsekvensutredningen framgår att kostnaden som Transportstyrelsen tagit ut i samband med bemanningsbeslutet nu försvinner. Avgiften för att få sin säkerhetsbesättning godkänd har varit 5 000 kronor och antalet inkomna ansökningar har i genomsnitt varit cirka 25 ansökningar per år under de senaste fem åren. Den totala kostnadsminskningen blir därmed, enligt Transportstyrelsen, 125 000 kronor per år.

Det framgår vidare att rederierna nu istället kommer att få betala för de inspektioner som syftar till att granska att fartygets bemanningsorganisation är rimlig och att rederiet i sin bemanning följer sin specificerade plan. Kostnaden kommer, enligt förslagsställaren, att utgöra en del av årsavgiften för tillsyn. Vidare uppges att tillsynen i stor utsträckning kommer att kunna samordnas med den tillsyn som sker för att kontrollera konstruktions- och utrustningskrav och det systematiska sjösäkerhetsarbetet.

Förslaget medför, enligt förslagsställaren, en möjlighet för rederierna till ökad flexibilitet i sin bemanning, vilket kan komma att innebära minskade personalkostnader till följd av en lägre bemanning möjliggörs i lågsäsong. Personalkostnaderna utgör den stora andelen av rederiernas totala kostnader. Transportstyrelsen bedömer att det inte är möjligt att uppskatta i vilken utsträckning och omfattning

denna utveckling kommer att ske, men att det för vissa företag kan innebära tydligt minskade kostnader under vissa delar av säsongen.

Transportstyrelsen uppger att användandet av den nya digitala tjänsten förutsätter att företag har tillgång till en dator eller liknande plattform med internetuppkoppling. Bedömningen uppges emellertid vara att den stora merparten av företagen redan har den typen av utrustning för den löpande driften av verksamheten.

Transportstyrelsen anger vidare att förslaget medför administrativa kostnader för berörda företag när de ska sätta sig in i ett nytt regelverk och sedan sprida informationen till berörda medarbetare. Det uppges att beroende på storleken och typ av fartyg samt vilka rutter man bedriver verksamhet på varierar möjligheterna till flexibilitet i säkerhetsorganisationen och därmed även tidsåtgången för att sätta sig in i regelkraven. Bedömningen är att i ett genomsnittsföretag behöver sannolikt tre personer per företag sätta sig in i regelverket. Tidsåtgången beräknas till tre timmar per person vilket ger 9 timmar per företag. För många rederier med få eller färre fartyg kommer behovet av inläsning att vara mindre än så. Av konsekvensutredningen framgår att Transportstyrelsen i sin beräkning av de administrativa kostnaderna har använt sig av medellönen inom privat sektor för år 2015 som var 32 000 kronor per månad. Timkostnaden inklusive arbetsgivaravgifter och semestertillägg blir då 284 kronor, enligt myndigheten. För hela företagskollektivet skulle detta ge en administrativ kostnad på 961 056 kronor eller 2 556 kronor per företag.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens redovisning av tidsåtgången och beräkningen av kostnaden för inläsning av det nya regelverket bidrar till att ytterligare förtydliga förslagets konsekvenser. Även om förslagsställaren uppger att detta är en administrativ kostnad, väljer Regelrådet att se den som en påverkan på företagets verksamhet.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets andra kostnader och påverkan på verksamheten är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Av konsekvensutredningen framgår att Transportstyrelsen bedömer att förslaget kan komma att främja en levande skärgård och skärgårdsturism. Möjligheterna ökar också för rederierna att upprätthålla trafik under lågsäsong, vilket gynnar såväl bransch som passagerare.

Transportstyrelsen gör även bedömningen att tillämpningen av de flexibla bemanningsplanerna kan komma att skilja sig åt mellan rederier med mycket likartade förutsättningar, vilket i längden kan komma att påverka konkurrensen på marknaden. Myndigheten uppger att det därför är av största vikt att informations- och vägledningmaterial är utformat så att rederierna inte behöver uppleva osäkerhet om hur bemanningsplanerna ska utformas.

Det uppges även i konsekvensutredningen att de företag som ligger i framkant när det gäller vilja till teknisk utveckling kan få tydliga konkurrensfördelar.

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

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Transportstyrelsen bedömer i sin konsekvensutredning att om rederierna i större utsträckning kan upprätthålla trafik i vissa linjer under lågsäsong bidrar detta till att skärgården blir mer tillgänglig under större delar av året, vilket medför att företag och medborgare i större utsträckning kan transportera sig och sina varor.

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

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen anges att hänsyn har tagits till små företag vid utformandet av hela förslaget, eftersom merparten av berörda företag är just små både avseende omsättning och antalet anställda.

Regelrådet kan konstatera att då förslaget medger en ökad flexibilitet gällande bemanningsplanerna kan planerna på ett bättre sätt avspegla de olika företagens behov gällande bemanning och säkerhetskrav.

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

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att Transportstyrelsen på ett godtagbart sätt har redovisat samtliga punkter i sin konsekvensutredning.

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

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 6 december 2017.

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

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Pernilla Lundqvist
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande