

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.

Folkhälsomyndigheten

Yttrande över förslag till ändring i föreskrifter (HSLF-FS 2015:8) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa

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 ändringar i föreskrifter (HSLF-FS 2015:8) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa så att antalet kommuner som ska utfärda saneringsintyg minskas från 53 till 33. Det föreslås också att de kommuner med rätt att utfärda saneringsintyg ska utse vilka hamnar som ska användas för att utfärda intygen och att när hamnar tillkommer eller tas bort ska detta rapporteras till Folkhälsomyndigheten. Namnen på de utpekade hamnarna tas enligt förslaget bort från föreskrifterna och ska istället enbart finnas på WHO:s webbplats i särskild förteckning. Det är Folkhälsomyndigheten som ska rapportera aktuella hamnar till WHO.

I övrigt stryks återgiven lagtext och vissa redaktionella ändringar görs liksom mindre förtydliganden.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

Det uppges i konsekvensutredningen att i enlighet med internationella regler är fartyg i internationell trafik skyldiga att ha giltiga intyg om att fartyget är fritt från smittsamma ämnen och andra ämnen som kan utgöra ett internationellt hot mot människors hälsa (saneringsintyg). Intygen ska förnyas var sjätte månad och föregås av en inspektion. Det stora antalet kommuner som idag får utfärda saneringsintyg leder till att varje kommun utfärdar relativt få intyg.

Det uppges vidare att Socialstyrelsen år 2011 till 2013 utredde om saneringsintyg fortsatt skulle utfärdas av kommunerna eller om uppgiften borde övergå till Transportstyrelsen. Socialstyrelsen slog fast att kommunerna skulle fortsätta att utfärda intygen, men att ett minskat antal kommuner med utfärdanderätt skulle gynna den kommunala kompetensen och erfarenheten på området. Med anledning av bland annat de synpunkter som inkom när utredningen remitterades har antalet kommuner nu justerats till 33.

Förslagsställaren uppger även att vid en internationell jämförelse har Sverige relativt många hamnar där saneringsintyg kan utfärdas.

Syftet med förslaget uppges vara att minska antalet kommuner med utfärdanderätt för att gynna den kommunala kompetensen och erfarenheten på området. Syftet är också att intygen ska utfärdas på ett mer likvärdigt sätt.

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

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen uppges att Folkhälsomyndigheten har tagit hänsyn till de synpunkter som tidigare inkommit till Socialstyrelsen år 2013 och synpunkter som inkommit därefter. Synpunkterna har kommit från kommuner som har önskat att behålla sin utfärdanderätt och kommuner som uttryckligen vill befrias från den. De kriterier som används i urvalet har varit;

- om kommunen har en karantänshamn
- antalet utfärdade intyg för handels- och fraktfartyg per år
- kommuner som utfärdat intyg för passagerarfartyg
- kommunens geografiska läge i förhållande till andra saneringsintygshamnar
- antal anlop av handelsfartyg (utrikes)

Förslagsställaren uppger att det varit viktigt att se till att hela Sveriges kust täcks in och att samtliga kommuner med karantänshamnar fortsatt kommer att ha utfärdanderätt. Vidare uppges att hänsyn har tagits om kommunen uppgett att de nya lagkrav inom det internationella hälsoreglementet (IHR)¹ som infördes år 2007 lett till en ändrad beredskap samt till skeppsmäklarnas synpunkter på hamnar som de anser bör vara saneringsintygshamnar.

Förslagsställaren uppger att om kommunernas antal inte minskas gällande rätten att utfärda intygen kommer de positiva effekterna på kommunernas kompetens att utebli och saneringsintygens likformighet inte att gynnas.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren inte har tagit hänsyn till berörda företag vid sina överväganden om hur förslaget ska utformas. Såvitt Regelrådet förstår är det sannolikt förknippat med stora kostnader när handels- och fraktfartyg ska anlöpa en extra hamn eller byta hamn för att kunna erhålla ett intyg. Regelrådet anser därför att förslagsställaren borde ha fört ett resonemang om vilka alternativ som kan finnas i syfte att hålla ner företagets kostnader till följd av en ändrad reglering. Regelrådet anser att förslagsställaren exempelvis borde ha övervägt ett system med mobila inspektörer som alternativ till att fartygen ska uppsöka hamn där inspektörer finns. Regelrådet anser därför att förslagsställarens redovisning inte är tillräckligt uttömmande.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar är bristfällig, men att redovisningen av effekterna av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

¹ International Health Regulations (WHO)

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen anges att kraven på saneringsintyg följer av det internationella hälsoreglementet (IHR) som är ett legalt bindande ramverk för WHO:s medlemsstater. Det anges därutöver att förslaget saknar EU-rättslig påverkan.

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

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

I konsekvensutredningen anges att de negativa kostnadseffekterna bör kunna begränsas genom att låta förslaget träda ikraft fullt ut vid årsskiftet 2021/2022. I missivet till remissen anges att preliminärt datum för ikraftträdande är den 1 mars 2020.

Vidare anges att under det första året av övergångsbestämmelserna får alla kommuner som, enligt förslaget, nu tas bort fortsätta att utfärda saneringsintyg på samma sätt som hittills och i de hamnar som anges i den tidigare lydelsen. Under det andra året av övergångsbestämmelserna får samma kommuner enbart förlänga saneringsintyg enligt 10 § andra stycket.

Det anges också att rederier, fartyg och skeppsmäklare bör informeras genom lämpliga kanaler för att möjliggöra för dem att anpassa sina rutter till de ändrade förutsättningarna.

Regelrådet anser att det hade varit önskvärt med en tydligare uppgift om det planerade datumet för ikraftträdandet.

Regelrådet finner likväl att förslagsställarens redovisning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser kan anses tillräcklig och därmed godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen uppges att rederier och skeppsmäklare berörs av förslaget.

Regelrådet kan konstatera att det saknas uppgifter om hur många rederier och fartyg som påverkas av att det inte längre kommer att gå att få intyg vid vissa hamnar. Regelrådet saknar även uppgift om företagets storlek. Regelrådet efterlyser därutöver uppgifter om i hur många hamnar förslagsställaren uppskattar att det inte längre kommer att kunna utfärdas saneringsintyg, liksom uppgifter om hur många skeppsmäklare som berörs och deras storlek. Regelrådet anser därutöver att förslagsställaren borde ha förklarat vad en skeppsmäklare är. Såvitt Regelrådet förstår kan dessa vara både befraktningsmäklare, köp- och försäljningsmäklare, linjemäklare och fartygsagenter. Förslagsställaren borde ha förklarat vilka mäklare som avses och skillnaden mellan dem.

Såvitt Regelrådet förstår torde även transport- och speditorsföretag beröras när det gäller transport och eventuell klarering av gods till och från fartygen. Regelrådet utesluter inte att även ytterligare branscher kan beröras indirekt, vilket förslagsställaren borde ha klargjort i sin konsekvensutredning.

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

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader, andra kostnader och verksamhet

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren inte redovisar några kostnader till följd av förslaget, utan bara att förslaget medför ökade kostnader för sjöfarten i initialt skede när företagen kommer att behöva lägga upp alternativa färdvägar.

Enligt vad Regelrådet erfar medför emellertid förslaget mycket stora kostnader för rederierna och fartygsagenterna när de fartyg som tidigare fått sina intyg utfärdade i vissa hamnar nu inte längre kommer att kunna få detta, utan måste anlöpa ytterligare en hamn eller byta hamn för exempelvis lossning/lastning. Regelrådet finner ingen anledning att ifrågasätta en sådan uppgift, eftersom det faller av sakens natur att det är förenat med stora kostnader att framföra handels- och fraktfartyg och att göra ett extra stopp på vägen sannolikt medför mycket stora omkostnader i form av farleds och hamnavgifter, kostnader för lots och eventuell bogserbåt, tidsförluster och förseningar i fraktscheman, bränslekostnader, kostnader för besättningar, anslutande transportlogistik med mera. Det förefaller troligt att kostnaden för en mobil inspektör, skulle medföra väsentligt lägre kostnader för berörda företag.

Regelrådet anser att förslagsställaren utöver kostnaderna för rederierna även borde ha redovisat om förslaget medför kostnader för skeppsmäklarna. Det borde även ha funnits en redovisning beträffande dessas uppgift i sammanhanget. Regelrådet finner det därutöver sannolikt att det till gruppen berörda företag även hör transport- och speditörsföretag som fraktar och eventuellt klarerar fartygens blivande last eller lossad last på väg. Regelrådet anser därför att förslagsställaren borde ha redogjort för hur förslaget påverkar denna bransch både kostnads- och verksamhetsmässigt och om ingen sådan påverkan finns borde det i så fall klargjorts.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren anser att övergångsbestämmelserna i sig kan minska företagets kostnader till följd av omläggning av rutterna. Regelrådet har svårt att se hur ändrade rutter och extra stopp kan anses medföra initiala kostnadsökningar, då det knappast är frågan om engångskostnader utan en permanent merkostnad.

Regelrådet finner därmed att förslagsställarens redovisning av förslagets administrativa kostnader, andra kostnader och påverkan på företagets verksamhet är bristfällig.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av förslagets påverkan på företagets konkurrensförhållanden.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning är bristfällig.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av förslagets påverkan på företagen i andra avseenden.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

Regelrådet kan konstatera att det saknas redovisning av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning är bristfällig.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att det helt saknas ansats att beskriva vilka företag som berörs utifrån antal, storlek och bransch, liksom hur förslaget överhuvudtaget påverkar företagen. Regelrådet finner detta anmärkningsvärt eftersom förslaget sannolikt påverkar företagen på ett betydande sätt.

Regelrådet vill i sammanhanget understryka vikten av att samråda med berörda företag eller åtminstone deras branschorganisationer under utformandet av ett föreskriftsförslag. Samråd med berörda branscher ger bättre förutsättningar att ta fram ändamålsenliga regler och undvika att onödiga kostnader och annan påverkan uppstår för berörda företag.

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

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 5 december 2019.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Claes Norberg, Lennart Renbjer och Marie-Louise Strömgren.

Ärendet föredrogs av Annika LeBlanc.



Elisabeth Thand Ringqvist
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande