

Konsekvensutredning av Transportstyrelsens förslag till nya och ändrade föreskrifter avseende arbets- och levnadsförhållanden ombord på vissa fiskefartyg

Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen meddelar nya föreskrifter om bostäder på fiskefartyg i överensstämmelse med bilaga II till rådets direktiv (EU) 2017/159. Dessutom görs ändringar i följande befintliga föreskrifter för att införliva vissa av direktivets krav:

- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning
- Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Internationella arbetsorganisationen (ILO) antog i juni 2007 ILO:s konvention (nr 188) om arbete ombord på fiskefartyg (Work in Fishing Convention; fortsättningsvis ”konventionen”). Syftet med konventionen är att säkerställa att fiskare har anständiga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fiskefartyg, med avseende på minimikrav för arbete ombord, tjänstgöringsförhållanden, bostäder och livsmedel, arbetsmiljö och hälsoskydd samt sjukvård och social trygghet. Konventionen är tillämplig på alla fiskare och alla fiskefartyg som sysslar med yrkesfiske.

Regeringens utredning (ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg, SOU 2011:84) kom fram till att det var tveksamt om Sverige skulle ratificera konventionen. I stället borde Sverige avvakta med att ta ställning till ratificeringsfrågan tills det fanns närmare besked om närliggande staters inställning.

Den 21 maj 2012 slöt Organisationen för lantbrukskooperativ i EU (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche) ett avtal om genomförande av konventionen. Det var ett första steg mot en kodifiering av unionens sociala regelverk inom havsfisket och ett bidrag till att skapa lika villkor för

havsfisket i unionen. Den 10 maj 2013 begärde dessa organisationer att kommissionen skulle genomföra deras avtal genom ett beslut av rådet i enlighet med artikel 155.2 i EUF-fördraget¹. För de syften som anges i artikel 288 i EUF-fördraget ansågs ett direktiv som det lämpligaste instrumentet för att genomföra avtalet. Sedermera antogs rådets direktiv (EU) 2017/159² av den 19 december 2016 om genomförande av avtalet om genomförande av ILO:s konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 (fortsättningsvis ”WFC-direktivet”).

Det finns en del skillnader mellan konventionen och WFC-direktivet. Konventionen berör samtliga fiskare medan WFC-direktivet endast berör de fiskare som är anställda. Andra skillnader finns bl.a. inom hälsoskydd och sjukvård, där det sedan tidigare redan finns harmoniserande EU-rättsakter på sakområdet som är genomförda i svensk rätt. Det finns också delar av konventionen som helt saknar motsvarighet i direktivet. Detta gäller framförallt vissa frågor om social trygghet.

WFC-direktivet ska införlivas av medlemsstaterna senast den 15 november 2019. Delar av direktivet omhändertas av ändringar i fartygssäkerhetslagen, fartygssäkerhetsförordningen och arbetsmiljölagen, och resterande delar genom de förslag till nya och ändrade föreskrifter som beskrivs i denna konsekvensutredning. För beslut om säkerhetsbesättning görs ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning, och för certifikat och tillsyn görs ändringar i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet. För bostadsutrymmen kommer en ny föreskrift att meddelas.

Bemanning

WFC-direktivet kräver att myndigheten ska fastställa säkerhetsbesättning för fiskefartyg vid en längd om 24 meter eller mer beräknad enligt 1969 års internationella skeppsmättningskonvention, ITC-69.

Enligt 1 kap. 3 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning fastställer Transportstyrelsen säkerhetsbesättning i varje enskilt fall för fiskefartyg med en största längd om minst 50 meter eller med en maskinstyrka om lägst 3000 kW. Detsamma gäller om ett sådant fartyg ska användas i mer vidsträckt fart än Europafart. Fiskefartyg som inte omfattas av krav om säkerhetsbesättning ska istället bemannas i enlighet med kraven

¹ FEUF – Fördraget om europeiska unionens funktionssätt

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/159 om genomförande av avtalet om genomförande av Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete ombord på fiskefartyg från 2007 som ingicks den 21 maj 2012 mellan Organisationen för lantbrukskooperativ i Europeiska unionen (Cogeca), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF) och Sammanslutningen för de nationella fiskeriföretagsorganisationerna inom Europeiska unionen (Europêche)

i TSFS 2010:102. Föreskrifterna har bilagor som anger krav på utbildning och behörigheter för fartygsbefäl; däremot regleras inte däck- eller maskinpersonal.

Den nuvarande regleringen av vilka fiskefartyg som ska ha beslut om säkerhetsbesättning skiljer sig från WFC-direktivets regler. Därför behöver det svenska regelverket ändras.

Bostäder

WFC-direktivet ställer krav på att alla fiskefartyg med en eller flera anställda fiskare ombord ska uppfylla direktivets bilaga II om bostäder på fiskefartyg.

Bostäder ombord på fiskefartyg mellan 5 och 24 meter regleras genom funktionsbaserade regler i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart. Vår bedömning är att dessa regler ligger på en nivå som är jämförbar med de krav som ställs i bilaga II till WFC-direktivet, med den skillnaden att kraven i Transportstyrelsens föreskrifter gäller alla fartyg oavsett om det finns anställda ombord eller ej. Transportstyrelsen har valt att inte föreslå någon reglering av fiskefartyg mindre än 5 meter, då dessa knappast är däckade eller har bostäder ombord.

Sverige har idag inga krav avseende utformning av bostäder ombord på fiskefartyg som omfattas av 97/70/EG³ (fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer). För att Sverige ska uppfylla WFC-direktivet måste Transportstyrelsen meddela nya föreskrifter om bostäder ombord på nya däckade fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer med anställda fiskare ombord.

Certifikat och tillsyn

I enlighet med en ny bestämmelse i fartygssäkerhetslagen krävs sjöarbetscertifikat för fiskefartyg om det stannar till sjöss i mer än tre dygn och har en längd om 24 meter eller mer, eller normalt framförs på ett avstånd från Sveriges kustlinje som överstiger 200 sjömil.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med konventionen är att säkerställa att fiskare har anständiga arbets- och levnadsförhållanden ombord på fiskefartyg.

³ RÅDETS DIREKTIV 97/70/EG av den 11 december 1997 om att införa harmoniserade säkerhetsregler för fiskefartyg som har en längd av 24 meter och däröver

EU har genom direktivet valt att införliva stora delar av konventionen i unionen för att skapa enhetliga normer för arbets- och levnadsförhållanden inom fiskerinäringen. Sverige har genom sitt medlemskap i EU åtagit sig att genomföra de regler som beslutas i EU. Det beslutade WFC-direktivet ska därför införlivas i svensk rätt. Detta görs genom ändringar i lagar, förordningar och föreskrifter.

Fiskefartyg med en längd mellan 5 och 24 meter omfattas i dagsläget av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart. Bestämmelserna för fartyg i nationell sjöfart överensstämmer i allt väsentligt med WFC-direktivets krav.

Bemanning

För att bemanningskraven i WFC-direktivet ska uppfyllas måste Transportstyrelsen börja utfärda beslut om säkerhetsbesättning för fiskefartyg redan från 24 meters längd, mätt enligt ITC-69.

Bostäder

För att WFC-direktivets krav gällande bostäder ska uppfyllas måste Transportstyrelsen meddela föreskrifter om bostäder på nya fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer, vilka ska användas till yrkesmässigt fiske och på vilka det kommer att finnas anställda fiskare i enlighet med direktivets bilaga II.

Certifikat och tillsyn

För att direktivets krav på effektiva, proportionella och avskräckande sanktioner ska uppfyllas, måste Transportstyrelsen göra tillägg och justeringar i föreskrifterna om certifikat och tillsyn.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om Transportstyrelsen inte tar fram nya föreskrifter om bostäder, och inte reviderar de befintliga föreskrifterna om bemanning respektive certifikat och tillsyn, så fullgör inte Sverige sitt åtagande att införliva WFC-direktivet i sin helhet i svensk rätt. Något alternativ till bindande föreskrifter finns därför inte.

Att inte införliva WFC-direktivet i svensk rätt skulle innebära att svenska fiskare inte garanteras samma rättigheter och skydd som fiskare i andra EU-länder eller länder som ratificerat konventionen.

3.2 Regleringsalternativ

Bemanning

Transportstyrelsen ser två alternativ om WFC-direktivets bemanningskrav ska kunna uppfyllas:

1. Att införa krav på beslut om säkerhetsbesättning för fiskefartyg med *en längd om 24 meter eller mer, mätt enligt ITC-69*.
2. Att införa krav på beslut om säkerhetsbesättning för fiskefartyg med *en största längd om 24 meter eller mer, mätt enligt normala mätregler (största skrovlängd)*.

Alternativ 1 skulle innebära att WFC-direktivets krav införlivas exakt. Alternativ 2 skulle innebära att direktivets krav införlivas, men det skulle också resultera i särkrav, eftersom fler fartyg än nödvändigt skulle omfattas.

Transportstyrelsen har därför valt alternativ 1.

Bostäder

Transportstyrelsen ser två alternativ om WFC-direktivets krav gällande bostäder ska kunna uppfyllas:

1. Att i överensstämmelse med bilaga II till WFC-direktivet meddela helt nya föreskrifter om bostäder på nya däckade fiskefartyg med anställda fiskare ombord.
2. Att samla alla föreskrifter om konstruktion av fiskefartyg som omfattas av 97/70/EG i en ny författning.

De författningar som i så fall skulle påverkas är

- Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1999:27) om säkerheten på fiskefartyg som har en längd av 24 meter eller mer
- Samtliga sju föreskrifter om ändring av SJÖFS 1999:27
- Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:25) om skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg: de delar som omfattar fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer.

Transportstyrelsen bedömer att alternativ 1 är det enda realistiska alternativet. Anledningen är att WFC-direktivet ska vara genomfört i svensk rätt senast den 15 november 2019, och att Transportstyrelsen saknar personella resurser för ett så omfattande regelarbete som alternativ 2 skulle innebära.

Certifikat och tillsyn

När det gäller certifikat och tillsyn finns endast ett alternativ: att ändra Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn.

4. Vilka är berörda?

- Fiskare på och ägare av fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer, mätt enligt ITC-69.
- Transportstyrelsen och Kustbevakningen, som båda utövar tillsyn.
- Erkända organisationer (RO), kan på sikt bli berörda om Transportstyrelsen delegerar möjligheten att utfärda sjöarbetscertifikat för fiskefartyg.

Bemanning

Enligt Transportstyrelsens register finns det 24 fiskefartyg som påverkas av förändringen.

Bostäder

Fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer, som har anställda ombord och som byggs, flaggas in eller väsentligen byggs om efter att föreskrifterna trätt i kraft.

Certifikat och tillsyn

Samtliga fiskefartyg med en längd om 24 meter eller kommer att omfattas av reglerna om tillsyn av arbets- och levnadsförhållanden ombord.

För de fiskefartyg som kommer att omfattas av fartygssäkerhetslagens krav på att ha sjöarbetscertifikat för fiskefartyg kommer också de föreslagna bestämmelserna om utfärdande av och giltighetstid för ett sådant certifikat att bli tillämpliga.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**5.1 Företag**

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Det finns totalt 27 fiskefartyg över 24 meter. Av dessa 27 fartyg är det endast 24 fartyg som kommer att behöva beslut om säkerhetsbesättning då de tre största fartygen redan har sådant beslut.

Bemanning

Det kan finnas upp till 24 företag inom fiskerinäringen som kommer att belastas ekonomiskt, eftersom den nya regleringen innebär att de måste ansöka om beslut om säkerhetsbesättning. Det rör sig om små företag med ett fåtal anställda.

Direkt respektive administrativ kostnad

Avgiften för att ansöka om säkerhetsbesättningsbeslut är 5 000 kronor per fartyg. Detta blir en direkt kostnad för företagen.

Transportstyrelsen bedömer också att regleringen kommer att ge en viss administrativ börda, när företagen ska ta fram underlag för ansökan om beslut om säkerhetsbesättning. Tidsåtgången för det administrativa arbetet är svårt att beräkna, men Transportstyrelsen uppskattar den till cirka 2 timmar per fartyg. Statistiska centralbyrån (SCB) har ingen lönestatistik för yrkesfiskare eller företagare inom fiskerinäringen, så vi har valt att beräkna den administrativa kostnaden utifrån befolkningens medellön, vilket gör att uppgiften är något osäker. Medellönen var enligt SCB 33 700 kronor per månad år 2017. Detta ger en administrativ kostnad på 564 kronor per fartyg.

Tillsammans med den direkta kostnaden på 5000 kronor per fartyg blir den totala kostnaden för bemanning följande:

Kostnad för ansökan om säkerhetsbesättningsbeslut:

$$(5000+564) \times 24 \text{ fartyg} = \mathbf{133\ 536 \text{ kr}}$$

Förändrad bemanning?

Transportstyrelsen bedömer inte att förslaget kommer medföra några betydande förändringar i fartygens bemanning. Det är dock inte möjligt att helt utreda detta då Transportstyrelsen inte vet exakt hur de berörda fiskefartygen bemannas idag. Eftersom besluten om säkerhetsbesättning innebär en individuell prövning går det inte heller att säga i förväg vad nivån för varje enskilt fartyg kommer att bli.

Transportstyrelsen ser inte heller att regleringen kommer att påverka företagets konkurrensförmåga eller ge några andra negativa konsekvenser.

Bostäder

Det vanliga är att inkomsten mellan fiskarna i ett fiskelag fördelas genom ett speciellt lottsystem. Inom ramen för detta system är både yrkesfiskare som

äger fartyg, och fiskare som inte äger fartyg att betrakta som *egenföretagare*.

Transportstyrelsens föreslagna föreskrifter avseende bostäder ombord berör dock endast däckade fiskefartyg som byggs eller flaggas in efter att dessa föreskrifter har trätt i kraft *och där det finns anställda ombord*.

Enligt Transportstyrelsens bedömning är det därför endast ett mindre antal fiskefartyg som kommer att omfattas av föreskrifterna.

Den information som lämnats in till Transportstyrelsen i samband med nybyggnation av svenskflaggade fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer visar att bostäderna ombord mer än väl uppfyller WFC-direktivets krav på dimensionering och komfort. Mot bakgrund av detta bedömer vi att regleringen endast kommer att påverka företagen marginellt och att den varken kommer att påverka deras konkurrensförmåga eller medföra ökade kostnader.

Certifikat och tillsyn

Det kan finnas upp till 27 fiskefartyg som kommer att behöva ansöka om sjöarbetscertifikat. För att beviljas ett sjöarbetscertifikat måste fartyget genomgå besiktning och därefter underkastas regelbunden tillsyn.

För besiktning av svenska fiskefartyg i samband med utfärdande av nytt sjöarbetscertifikat tar Transportstyrelsen ut en avgift på 2 800 kr samt en löpande avgift på 1400 kr/timme. Här nedan har vi räknat med att det tar i genomsnitt 1,5 timme att utfärda ett nytt certifikat.

Kostnad sjöarbetscertifikat: $(2\ 800 + 1,5 \times 1400) \times 27$ fartyg = **132 300 kr**

5.2 Medborgare

Förslaget bedöms inte få några effekter på medborgare.

5.3 Staten, regioner och kommuner

Transportstyrelsen kommer att behöva utfärda enskilda beslut om säkerhetsbesättning för de fiskefartyg som berörs av regleringen. Detta kommer att ge oss ökad belastning på avgiftsanslaget om ca 120 000 kr under en begränsad period. Transportstyrelsen har dock inte fått utökade anslag som motsvarar denna kostnad för aktuella fartyg. Kostnaden för ett nytt beslut om säkerhetsbesättning är 5000 kr.

Transportstyrelsen anser att den tillsyn av fartygens bemanning som utförs av Kustbevakningen kommer att underlättas av regleringen, eftersom besluten tydligt visar vilken besättning som ska vara ombord.

Även om Transportstyrelsen kommer att få möjlighet att delegera tillsyn och utfärdande av certifikat till erkända organisationer, kan det ändå bli nödvändigt att utbilda Transportstyrelsens inspektörer. Denna utbildning finansieras av Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen bedömer att regioner och kommuner inte kommer att påverkas av regleringen.

6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?

Bemannning

Alternativ 2 – att reglera fiskefartyg efter största skrovlängd – skulle innebära att ytterligare sju fartyg måste ansöka om beslut om säkerhetsbesättning, trots att detta inte krävs enligt direktivet. Rederierna för dessa fartyg skulle då få betala för dessa beslut. Eftersom alternativ 2 skulle innebära ett särkrav, anser Transportstyrelsen att det valda alternativet (alternativ 1) är att föredra.

Bostäder

Med hänsyn till den korta tiden för implementering av direktivet bedömer vi att alternativ 1 – att ta fram nya föreskrifter om bostäder på fiskefartyg med en längd om 24 meter eller mer – är det enda alternativ som innebär att direktivet hinner överföras till svensk rätt i tid.

Konsekvenserna av det övervägda alternativet blir dock att vi inte kan samla alla konstruktionsregler för fiskefartyg som omfattas av 97/70/EG i en författning. Konstruktionsreglerna kommer att fördelas på tre olika författningar och sju ändringsförfattningar. Fördelen med detta alternativ är att det blir tydligare vad som rör arbets- och levnadsförhållanden; nackdelen är att det blir fler ställen att läsa på.

Att krav avseende bostadsutrymmen är separerade från andra krav är dock i linje med hur regelverken är uppbyggda för fartyg som omfattas av 2006 års sjöarbetskonvention. Och att föreskrifter som rör arbets- och levnadsförhållanden finns samlade i en separat författning kan också förtydliga för den som ska tillämpa reglerna.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsens bemyndigande följer av 3 kap. 2-4 §§, 4 kap. 38 §, 5 kap. 10 §, 6 kap. 4 § samt 8 kap. 1 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreskriftsförslagen överensstämmer med de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering, eftersom de genomför relevanta delar av WFC-direktivet. Förslagen till nya och ändrade föreskrifter innebär inte att det läggs till några krav.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Direktivet ska vara genomfört senast den 15 november 2019. Föreskrifterna bör därför träda ikraft denna dag. Information om de nya kraven kommer att finnas tillgänglig på Transportstyrelsens hemsida. Dessutom kommer ett informationsbrev att skickas till berörda fartygsägare, intresseorganisationer och branschtidningar.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Vi kan inte se att förslaget påverkar funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Bemanning

Regleringen säkerställer att de större fiskefartygen har fastställda beslut om säkerhetsbesättning. I beslutet om säkerhetsbesättning tydliggörs antalet

befattningshavare ombord och kraven gällande deras kompetens. Transportstyrelsen anser därför att regleringen bidrar till att säkerställa god sjösäkerhet.

Bostäder

Boendemiljön på de berörda fartygen har hittills varit oreglerad. Transportstyrelsens erfarenhet från framförallt nybyggnation av fiskefartyg visar emellertid att boendemiljön på de fartyg som byggts de senaste åren mer än väl uppfyller de här nya kraven. Regleringen väntas därför inte nämnvärt påverka fiskarnas arbets- och boendemiljö, men kan möjligen ändå bidra till att även fortsättningsvis säkerställa goda levnadsförhållanden ombord och därmed också bidra till ökad hälsa för berörda fiskare. De föreslagna föreskrifterna förväntas inte ha någon påverkan på generationsmålet för miljö eller bidra till att miljö kvalitetsmålen nås. Inte heller bedöms förslaget ha någon påverkan på transportsystemets utformning, funktion och användning i den meningen att det sker några direkta anpassningar för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt.

Certifikat och tillsyn

Den tillsyn som kommer att ske enligt förslaget syftar till att säkerställa bland annat god hälsa för berörda fiskare. I förlängningen kan de besiktningar och inspektioner som fiskefartygen ska genomgå verka för att stärka arbetsmiljöarbetet ombord på berörda fiskefartyg och på så sätt bidra till att anpassningar sker för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i den verksamhet som bedrivs med fiskefartyg. De föreslagna föreskrifterna om tillsyn förväntas inte ha någon påverkan på generationsmålet för miljö eller bidra till att miljö kvalitetsmålen nås.

C. Företag

Beskrivs under 5.1

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Bättre arbets- och levnadsförhållanden för fiskarna	Ökad kostnad för redare/fartygsägare/arbetsgivare inom fiskerinäringen	133 536 + 132 400	Kostnader för beslut om säkerhetsbesättning och sjöarbetscertifikat för fiskefartyg
Medborgare	Inga	Inga		
Staten m.fl.	Gemensamt regelverk i hela EU	Initialt ökad arbetsbörda för Transportstyrelsen		Utbildning av inspektörer sker inom befintlig budget
Externa effekter	Inga	Inga		
Totalt			246 936	