

Konsekvensutredning av revidering av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet

Transportstyrelsens förslag:

Att föreskrifterna om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet revideras.

Syftet med revideringen är att:

Införliva Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 i svensk författning.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet omfattar såväl hamnstats- som värdstatskontroll, även om mer detaljerade bestämmelser om värdstatskontroll för närvarande finns i fartygssäkerhetslagen (2003:364).¹

Regelbunden utökad periodisk tillsyn av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg har reglerats av EU sedan 1999. Det direktiv som reglerat dessa fartyg, direktiv 1999/35/EG om värdstatskontroll², har krävt ett system som går utöver hamnstatskontroll och som talat om besiktningar, inte inspektioner som är det som utförs. Detta och andra språkliga oklarheter i direktivet är ett av skälen till införandet av direktiv (EU) 2017/2110³.

Ett annat skäl är att EU har ansett att man skulle kunna samordna tillsynen av utländska fartyg genom att enbart utföra hamnstatskontroll på utländska fartyg inom gemenskapen, oavsett fartygstyp. Detta skulle minska överlappning och göra tillsynen enklare och mer harmoniserad. Unionen har

¹ Genom proposition 2018/19:116 Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet ombord på passagerarfartyg, föreslås detaljreglering istället ske på myndighetsnivå.

² Rådets direktiv 1999/35/EG av den 29 april 1999 om ett system med obligatoriska besiktningar för en säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik.

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2017/2110 av den 15 november 2017 om ett inspektionssystem för säker drift av ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik och om ändring av direktiv 2009/16/EG och om upphävande av rådets direktiv 1999/35/EG.

därför beslutat att upphäva direktiv 1999/35/EG om värdstatskontroll och ändra direktiv 2009/16/EG om hamnstatskontroll så att alla utländska fartyg omfattas av krav på hamnstatskontroll. Intervaller mellan inspektioner på ro-ro-passagerarfartygen och höghastighetspassagerarfartygen och omfattningen på dessa kvarstår dock i det uppdaterade hamnstatskontrolldirektivet, liksom avrapporteringen i EU:s inspektionsdatabas ”Thetis”.

Utöver ändringarna i direktiv 2009/16/EG innehåller direktiv (EU) 2017/2110 även nya regler om inspektion av inhemsk trafik med ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg och inspektion av sådana fartyg som går mellan en medlemsstat och tredje land och som bär den berörda medlemsstatens flagg.

2. Vad ska uppnås?

Syftet med ändringarna är att införliva direktiv (EU) 2017/2110 och ändringar i direktiv 2009/16/EG. Det som primärt ska uppnås genom direktiven är en förenkling och harmonisering vid inspektioner av fartyg.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Sverige är genom tillträdet till EU skyldigt att följa EU-rätten. I Sverige blir direktiv inte automatiskt en del av den nationella rätten. Sverige måste därför införliva direktiv i svensk rätt för att bli gällande i riket.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Det finns inga alternativ till att införliva direktiv genom reglering.

4. Vilka är berörda?

1. Uppskattningsvis berörs 11 svenska och utländska rederier med ro-ro-passagerarfartyg och höghastighetspassagerarfartyg i reguljär trafik som trafikerar svensk hamn samt går mellan fastlandet och Gotland (fartområde A) och som tidigare omfattats av direktiv 1999/35/EG om värdstatskontroll.
2. Transportstyrelsen

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.

Inget av förslagen medför några direkta kostnader för företagen då deras fartyg redan genomgår motsvarande inspektioner. Förslagen påverkar primärt Transportstyrelsens tillsynsarbete.

Transportstyrelsens bedömning av ändringarna är att de inte har påverkan på konkurrensförhållanden då motsvarande inspektioner redan utförs i samma omfattning.

För trafik mellan Gotland och fastlandet kan utöver besiktningar nu tillkomma inspektioner, två gånger per år. Dessa kan dock komma att samordnas med andra tillsynsförrättningar. Transportstyrelsen tar dock inte ut några avgifter för inspektioner. Rederierna kan välja att ta ombord extra personal för att avlasta ordinarie besättning vid en inspektion. Kostnaden för detta går dock inte att uppskatta då det är upp till rederiet att välja detta.

Genom det nya tillsynssystemet får rederierna något lättare att planera för Transportstyrelsens inspektioner då dessa får ett mer bestämt tidsintervall. Detta kan dock medföra att vissa inspektioner kommer att genomföras under högsäsong, vilket kan belasta verksamheten ombord.

5.2 Medborgare

De föreslagna ändringarna bedöms inte få några effekter för den enskilda medborgaren, såsom resenärer eller transportköpare.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

De föreslagna ändringarna bedöms inte ha någon betydande påverkan på stat, regioner eller landsting och kommuner.

Transportstyrelsen kommer dock att behöva utveckla nya tillsynsrutiner som sedan ska implementeras. En positiv effekt är att Transportstyrelsen kommer att få lättare att uppfylla sin årliga kvot av hamnstatskontroller då fler fartyg kommer att finnas tillgängliga för inspektion. Den dubbelreglering som tidigare har funnits avseende värdstatskontroller och hamnstatskontroller upphör vilket förenklar Transportstyrelsens tillsynsverksamhet.

5.4 Externa effekter

Inga externa effekter har kunnat identifieras.

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

Om Transportstyrelsen inte införlivar ändringar i direktivet kommer Sverige inte att uppfylla sina internationella åtaganden.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

6 kap. 7 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).⁴

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

Regleringen överensstämmer med direktiv 2009/16/EG och direktiv (EU) 2017/2110.

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

Direktiv 2017/2110 träder i kraft 21 december 2019 och ändringarna skall då direkt tillämpas.

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.

⁴ Se föreslagen författningstext i regeringens promemoria Genomförande av EU:s reviderade direktiv om säkerhet på passagerarfartyg.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

De föreslagna ändringarna bedöms inte påverka funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

De föreslagna ändringarna bedöms inte påverka hänsynsmålet.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Lättare att planera inspektionerna som får ett fastare fönster.	Fartyg kan tvingas inspekteras under högsäsong		Flexibiliteten vid planering av inspektioner blir mindre för redaren. Ett stort antal inspektionsobjekt gör att hela året måste användas.
Medborgare	Inga betydande effekter har identifierats	Inga betydande effekter har identifierats		
Staten m.fl.	Transportstyrelsen får ett enklare tillsynssystem och samtliga inspektioner kan räknas till Sveriges beslutade årliga kvot inom Paris MoU.	Transportstyrelsen får något minskad flexibilitet när det gäller planering av inspektioner.		Transportstyrelsen måste fortsatt bibehålla kvalificerade inspektörer som är tillgängliga för inspektioner.
Externa effekter	Inga effekter har identifierats	Inga effekter har identifierats		
Totalt				

D. Samråd

Samråd har inte skett i samband med föreskriftsarbetet.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Dan Sarenius
Sakhandläggare

Karin Wahrby och Johan Stenborg
Jurister

REMISS