

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:1, TSFS 2017:26, TSFS 2018:27) om säkerhetsorganisation på fartyg

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Arbetsmiljöverket		Arbetsmiljöverket har gått igenom remissförslaget, och vi har inget att invända gällande de föreslagna ändringarna.	Transportstyrelsen noterar att Arbetsmiljöverket inte har något att erinra mot förslaget.
Sjöfartshögskolan Kalmar		Sjöfartshögskolan välkomna Transportstyrelsens föreslagna ändringar, vilka kommer att ge bättre förutsättningar för de inblandade aktörer, såsom rederier, fartygsbesättningar och tillsynsmyndigheter att tillsammans skapa och utveckla en god säkerhetskultur inom svensk nationell sjöfart. Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart Sjöfartshögskolan har inga invändningar mot förslagen. De fartyg som enbart kommer att regleras genom TSFS 2017:26 kommer att vara andra kategorier av fartyg som inte omfattas av fartygssäkerhetslagens krav på att ha certifikat eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation (arbetsbåtar över 5 meter, (last)fartyg som används till personbefordran etc.). Bedömningen är att dessa kategorier av fartyg då får en bättre anpassad nivå relaterat till begreppet systematiskt sjösäkerhetsarbete. Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:1) om säkerhetsorganisation på rederier och fartyg som inte omfattas av förordning (EG) nr 336/2006 Sjöfartshögskolan har inga invändningar mot förslagen. Förslaget att fartygssäkerhetslagens krav på innehav av certifikat och dokument om godkänd säkerhetsorganisation skall inkludera samtliga passagerarfartyg i nationell	Transportstyrelsen noterar att Sjöfartshögskolan välkomnar föreslagna ändringar.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		sjöfart, (fartområde E delvis också i C och D) och vilka i dag omfattas av krav på systematiskt sjösäkerhetsarbete enligt TSFS 2017:26 kommer ge bättre verktyg för redare och besättningar att utforma en god säkerhetskultur ombord och inom rederier som bedriver verksamhet med dessa fartyg. Appliceringen av TSFS 2009:1 på samtliga passagerarfartyg i nationell fart kommer innebära att samma krav ställs på dessa fartyg och rederier och tidigare konkurrenssnedvridningar elimineras. Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2018:27) om certifikat och tillsyn inom sjöfartsområdet Sjöfartshögskolan har inga invändningar mot förslagen. De föreslagna ändringar i TSFS 2018:27 angående struktur för tillsyn samt krav på utfärdandet av dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation anses vara nödvändiga för att alla rederiorganisationer som nationellt bedriver trafik med passagerarfartyg ska ha likvärdiga krav på tillsyn.	
Sjöfartsverket		Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat ärende för yttrande och har inget att erinra.	Transportstyrelsen noterar att Sjöfartsverket inte har något att erinra mot förslaget.
Trafikverket		Trafikverket har inga invändningar mot Transportstyrelsens förslag att återinföra krav på säkerhetsorganisation för rederier och passagerarfartyg i fartområde E och passagerarfartyg under 24 meter i fartområde D och C. Yttrande För att erhålla en likvärdig säkerhet för alla passagerare föreslår Transportstyrelsen att även rederier och passagerarfartyg i fartområde E och passagerarfartyg under 24 meter i fartområde D och C åter ska omfattas av kravet på säkerhetsorganisation i enlighet med TSFS 2009:1. Den lindring som infördes i och med ikraftträdandet av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) om fartyg i nationell sjöfart har enligt Transportstyrelsen inte bedömts motsvara en tillräcklig kravnivå. Trafikverket är verksamma i nationell sjöfart inom fartområde E och D och delar Transportstyrelsens bedömning om behovet av en återgång till tidigare reglering. I	Transportstyrelsen noterar att Trafikverket inte har några invändningar och välkomnar förslaget som en säkerhetshöjande åtgärd.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		samband med ikraftträdandet av TSFS 2017:26 valde därför Trafikverket Färjerederiet att även fortsättningsvis tillämpa de högre kraven i TSFS 2009:1 och välkomnar därför förslaget som en sjösäkerhetshöjande åtgärd.	
Statens haveri- kommission		Statens haverikommission (SHK) har enbart bedömt remissförslaget utifrån säkerhetsaspekter. SHK ställer sig positivt till förslaget om förändringen av föreskrifterna. SHK har i flera utredningar sett en risk för att säkerhetskulturen över tid skulle kunna komma att divergera mellan olika rederier. Med den föreslagna förändringen skulle en norm för säkerhetskultur kunna etableras som blir likvärdig för de rederier som bedriver nationell passagerartrafik. Genom den föreslagna ändringen i föreskrifterna får Transportstyrelsen en möjlighet till kontinuerlig insyn i samtliga berörda rederier och fartyg och kan därmed uppmärksamma om säkerhetskulturen inte uppnår normen. Efter en tillsyn kan rederiet därefter vidta åtgärder för att uppnå normen. På så sätt ökar möjligheterna för rederier som bedriver nationell passagerartrafik att bibehålla en likvärdig säkerhetsnivå.	Transportstyrelsen noterar att SHK enbart har bedömt förslaget utifrån säkerhetsaspekter och ställer sig positivt till förslaget.
Kungliga tekniska högskolan		KTH har tagit del av remissmaterialet. De skäl som anges till ändring i föreskriften, huvudsakligen att åtgärda otydligheter som uppstod vid införandet av TSFS 2017:26 och som Transportstyrelsen menar på sikt riskerar att försvaga sjösäkerheten inom segmentet nationell passagerarfartygstrafik och som dessutom innehåller effekter som inte är konkurrensneutrala, verkar underbyggda. Som KTH tolkar det finns det, utöver nämnda svagheter, också incitament att välja fartygsstorlek efter mest bekvämt regelverk snarare än transportlogik vilket förefaller olyckligt. KTH har inga synpunkter på att förändring enligt förslaget genomförs.	Transportstyrelsen noterar att KTH inte har några synpunkter på att förändring enligt förslaget genomförs.
Regelrådet		Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen <u>inte uppfyller</u> kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Motivering till Regelrådets ställningstagande Regelrådet anser att flera delasppekter i konsekvensutredningen är tillräckligt redovisade. Förslagsställaren har redogjort för kostnadsberäkningar och jämförelser av alternativa	Transportstyrelsen noterar att Regelrådet funnit att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i konsekvensutredningsförordningen

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		lösningar. Det är dock lite för otydligt vilka kostnadseffekter som uppstår för enskilda berörda företag. Framför allt för de små företagen som dels anges vara ett ”stort antal” av de berörda rederierna, dels för att ofta påverkas små företag proportionellt sett mer av regelförändringar. Fyra delasppekter redovisas bristfälligt: förslaget effekter för företagens kostnader, särskilda hänsyn till små företag, redovisning om förslaget går utöver EU:s minimikrav och redovisning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas. Bedömning av delasppekter Problembeskrivning och syftet med förslaget Det uppges i konsekvensutredningen att baserat på bestämmelserna om systematiskt sjösäkerhetsarbete som införts genom TSFS 2017:26 är det inte längre tydligt för rederiorganisationer som bedriver passagerartrafik med passagerarfartyg hur de ska skapa och vidmakthålla en tillräckligt god säkerhetskultur då nödvändiga element inom regleringen saknas.¹ De kravelement som finns i TSFS 2017:26 gör det också svårt för Transportstyrelsen att bedöma om säkerhetsorganisationen uppfyller den nivå som krävs för att godkänna säkerhetsorganisationen (2 kap. 10 § och 3 kap. 9 §, FSL). Tidigare har kravnivån utgått från bestämmelser i TSFS 2009:1 och omfattat alla passagerarfartyg som bedriver sjöfart nationellt. Det uppges att bestämmelserna om systematiskt sjösäkerhetsarbete i TSFS 2017:26 är desamma för alla fartyg som omfattas av kraven, det vill säga för lastfartyg, fartyg för personbefordran och passagerarfartyg. Det leder med tiden till en anpassning av säkerhetsnivån för passagerarfartyg till verksamheter som tidigare var helt undantagna krav på godkända säkerhetsorganisationssystem dvs. (last)fartyg. En sådan utveckling drar isär den tidigare heltäckande regleringen som utgick från TSFS 2009:1 för alla passagerarfartyg. Detta får till följd att passagerare reser med fartyg som kan ha olika kravnivåer gällande sin säkerhetsorganisation.	(2024:183), då följande fyra delasppekter redovisas bristfälligt: - förslaget effekter för företagets kostnader (då konsekvensutredningen saknar en tydlig bild av hur förslaget kan påverka enskilda rederier och då särskilt de minsta rederierna), - särskilda hänsyn till små företag (eftersom dessa antas utgöra ett stort antal och ofta påverkas proportionerligt mer av nya regler), - redovisning om förslaget går utöver EU:s minimikrav, samt - redovisning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas.

¹ Se tabell 1 sida 4 i konsekvensutredningen

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Redan idag uppges det finnas konkreta exempel där regleringen skapar oönskade skillnader som kan relateras till säkerhet men också till konkurrensneutralitet. Exempelvis behöver ett 15 meter långt passagerarfartyg som trafikerar fartområde C² enbart anpassa sig till de bestämmelser om systematiskt sjösäkerhetsarbete som finns i TSFS 2017:26. Tillsyn av efterlevnad baseras på om det finns anledning att genomföra tillsyn, ex. baserat på konceptet med att identifiera segment med förhöjd risk, så kallad riskbaserad tillsyn. Certifikaten som utfärdas för fartyg i nationell sjöfart (TSFS 2017:26) gäller tills vidare utan krav på periodisk kontroll. Jämfört med ett 30 meter långt passagerarfartyg som bedriver trafik i samma fartområde (fartområde C) så framkommer avsevärda skillnader då rederiorganisationen och fartyget måste uppfylla bestämmelserna i TSFS 2009:1. Både fartyget och rederiet ska genomgå periodiserad tillsyn. Rederiet ska genomgå rederikontroll varje år och fartyget skall ha ett periodiserat certifikat för 60 månader med en mellanliggande besiktning. Det uppges att gränsen mellan de två systemen baseras på om passagerarfartygen är över 24 meter.³ De större fartygen i fartområde C och D fortsätter alltså att uppfylla den nivå som tidigare har ansetts vara en relevant kravnivå för att erhålla dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Förslaget uppges framför allt syfta till att säkerställa en hög och likvärdig säkerhet för alla passagerare och besättningar på passagerarfartyg i nationell sjöfart. Förslaget ska göra reglerna om säkerhetsorganisation och tillsyn av densamma tydligare och	

² Fartområde är indelade beroende på ex. signifikant våghöjd och fartområde C är ett mer riskfyllt område än fartområde D och E. Det beskrivs som - *Fartområde C: Ett fartområde i förekommande fall utanför områdena D och E där sannolikheten för en signifikant våghöjd som överstiger 2,5 meter är mindre än 10 procent under en ettårsperiod för åretruntrafik eller under en begränsad period av året för trafik endast under den perioden. Om-rådet får vid medelvattenstånd inte sträcka sig längre än 5 nautiska mil från strandlinjen.* För mer information se 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) (FSF).

³ Dvs. fartyg över 24 meter omfattas av TSFS 2019:120 som är införlivandet av Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/45/EG av den 6 maj 2009 om säkerhetsbestämmelser och säkerhetsnormer för passagerarfartyg.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		därigenom förhindra en tillämpning av reglerna som över tid riskerar att säkerhetsorganisationerna hos berörda rederier och fartyg urholkas. Reglerna om säkerhetsorganisation ska blir mer enhetliga och konkurrensneutrala. Transportstyrelsen avser att uppnå detta genom att koppla bestämmelserna om uppfyllelse av systematiskt sjösäkerhetsarbete i TSFS 2017:26 avseende passagerarfartyg i nationell sjöfart (fartområde E samt delvis även C och D⁴), vilka inte omfattas av TSFS 2019:120, till de tydligare bestämmelserna om säkerhetsorganisationens utformning i TSFS 2009:1. Detta betyder att alla passagerarfartyg som regleras med nationella bestämmelser kommer att få samma kravbild för att skapa en godkänd säkerhetsorganisation. Därutöver försvinner också risken att det skapas snedvridningar i konkurrens mellan rederiorganisationer. Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av problem som förslagsställaren ser med dagens situation och vad förslagsställaren vill uppnå för förändring. Beskrivningen är tillräckligt tydlig. <i>Regelrådet finner beskrivning av problembeskrivning och syftet med förslaget godtagbar.</i> Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas Transportstyrelsen bedömer att om ingen förändring görs så kommer de oklarheter som redovisats att kvarstå. Konkret kan effekten av att otydligheter i regleringen finns kvar innebära en betydande risk för försämrade säkerhetskulturer inom säkerhetsorganisationer på fartyg. Det kan i sin tur leda till fler olyckor där både person- och saksador uppstår. Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning som såväl klargör vad den omedelbara effekten av att inte vidta någon åtgärd bedöms bli, som vilka risker som förslagsställaren ser på lite längre sikt. Det är värdefullt att båda dessa aspekter framgår.	

⁴ Med delvis C och D åsyftas passagerarfartyg under 24 meter som omfattas av TSFS 2017:26.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<i>Regelrådet finner beskrivning av nollalternativet godtagbar.</i> Alternativa lösningar Det uppges att ett alternativ som inte innebär reglering bygger på fördjupad information, vägledning samt annat stödande material riktat till rederiorganisationerna. Förslaget skulle då innebära olika typer av informationsinsatser och att myndigheten inte ytterligare föreskriver om krav på säkerhetsorganisationer. Lösningen avhjälp dock inte oklarheter då både rederier och myndigheten ändå måste bedöma vad som anses vara godkänd säkerhetsorganisation, fortfarande utan vägledning av mer detaljerade bestämmelser i myndighetsföreskrifter. Det uppges att regleringsalternativet som Transportstyrelsen föreslår egentligen inte innebär några nya regler i sak utan är mer en justering av tillämpningen för vissa befintliga bestämmelser om systematiskt sjösäkerhetsarbete respektive godkänd säkerhetsorganisation samt om tillsyn av dessa. Det beskrivs att förslaget innebär att passagerarfartyg i fartområde E (delvis också i C och D) som i dag omfattas av krav på systematiskt sjösäkerhetsarbete enligt bestämmelser i TSFS 2017:26 fortsatt ska uppfylla de kraven, men med förändringen att detta sker genom uppfyllnad av de funktionskrav som finns i TSFS 2009:1. Förslaget innebär att kravnivån för dessa fartyg blir i linje med vad som i dag redan gäller för passagerarfartyg över 24 meter i fartområde C–D. Regleringen i TSFS 2009:1 är i sig funktionsbaserad och skalbar till både små och stora rederiorganisationer som har passagerarfartyg i fartområde E (och delvis i C och D). Alla rederiorganisationer med passagerarfartyg reglerades också tidigare genom bestämmelser i TSFS 2009:1. Det uppges att de fartyg som enbart kommer att regleras genom TSFS 2017:26 kommer att vara andra kategorier av fartyg som inte omfattas av fartygssäkerhetslagens krav på att ha certifikat eller dokument om godkänd säkerhetsorganisation (arbetsbåtar över 5 meter, (last)fartyg som används till personbefordran etc.). Bedömningen är att dessa kategorier av fartyg då får en bättre anpassad nivå relaterat till begreppet systematiskt sjösäkerhetsarbete.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Förslaget uppges också innebära ändringar i TSFS 2018:27 angående struktur för tillsyn samt krav på utfärdandet av dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Detta görs för att alla rederiorganisationer som nationellt bedriver trafik med passagerarfartyg ska ha likvärdiga krav på tillsyn. Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av nollalternativet, alternativ A (som innebär ingen reglering) och alternativ B (det aktuella förslaget) och förslagsställaren redovisar tydligt för de olika alternativen genom hela konsekvensutredningen. <i>Regelrådet finner redovisning av alternativa lösningar godtagbar.</i> Berörda företag Det uppges i konsekvensutredningen att primärt berörs företag och rederiorganisationer som bedriver passagerarbefordran i fartområde E (och delvis i C och D). Indirekt uppges även intresseorganisationer, så som exempelvis Skärgårdsredarna, utbildningsanordnare som utbildar organisationernas personal, hamnar samt, i mindre omfattning skeppsmäkleri och försäkringsbolag berörs. Det uppges att relaterat till konsekvensutredningen så finns det enligt SITS⁵ 220 företag som primärt omfattas av begreppet rederiorganisationer. Ett antal av dessa är stora komplexa företag. Fem av företagen bedriver trafik med 177 fartyg. Transportarbetet för sektorn av företag som bedriver passagerartrafik nationellt uppgår till 35 miljoner passagerare.⁶ Ett stort antal rederiföretag hanterar också bara ett passagerarfartyg, vilket gör att regleringen har stor spännvidd. Det redovisas för fördelning av registrerade passagerarfartyg inom respektive fartområde i tabellform (tabell 5 sida 24 i konsekvensutredningen). Fartområde A har 11 registrerade	

⁵ Sjöfartsinspektionens tillsynssystem (SITS), dvs. Transportstyrelsens samlade information om fartyg och rederiorganisationer

⁶ 35 miljoner passagerare kommer från Skärgårdsredarnas hemsida (<https://skargardsredarna.se/> besökt 2024-03-22)

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		(passagerar)fartyg⁷, fartområde B har 9 passagerarfartyg. C har 15 passagerarfartyg, D har 89 passagerarfartyg, E har 431 passagerarfartyg, i övrigt finns 27 passagerarfartyg varav inget innehar certifikat (ex. inre fart, kanalfart, kustfart samt okänt). I beräkningsunderlags avsnittet uppges det finnas 226 företag och 141 företag i fartområde E.⁸ Det uppges även finnas 527 ett giltigt certifikat, 402 i fartområde E, 62 i C-D <24 m.⁹ Regelrådet gör följande bedömning. Transportstyrelsen redogör för branschen och antal berörda företag. Det uppges att ett stort antal rederiföretag bara hanterar ett passagerarfartyg och att regleringen har stor spännvidd. Det hade förbättrat konsekvensutredningens kvalitet om det hade funnits en utförligare redogörelse av särskilt de mindre rederierna. Detta inklusive belysning av eventuella skillnader i storlek och ekonomisk bärkraft. <i>Regelrådet finner redovisning av berörda företag godtagbar.</i> Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter Det uppges i konsekvensutredningen att förslaget (benämnt alternativ B i konsekvensutredningen) bedöms inte ge någon skillnad gentemot dagens gällande praxis. De flesta rederier har omfattats av reglering i enlighet med TSFS 2009:1 under lång tid och praxis bedöms vara att de flesta rederiorganisationer fortsatt efterlever den struktur som tidigare funnits. Det innebär att reglering genom TSFS 2009:1 inte skulle föranleda några nya administrativa kostnader.	

⁷ Statistiken gällde passagerarfartyg men en del av dessa fartyg är också klassade som lastfartyg, så kallad dubbelcertifiering. Internationell reglering gällande all *internationell passagerarbefordran* vilket inte bygger på fartygets bruttodräktighet utan enbart klassningen till passagerarfartyg.

⁸ Ett antal rederier bedriver trafik i fartområde E men också inom andra fartområden. Data hämtad ur SITS för 2020 men antagandet är att förändringen inte är stor till basår 202.

⁹ Data SITS.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Det uppges att avgiftsnivåerna för nollalternativet ger att de årliga rederikontrollerna beräknas stå för 911 000 kr. Avgifter relaterade till fartygen beräknas uppgå totalt till 1 071 000 kr. Uppskattad avgift relaterad till certifikat om godkänd säkerhetsorganisation beräknas uppgå till 357 000 kr. Det uppges att det aktuella förslaget (alternativ B) inte bedöms generera några skillnader mot dagens avgiftsnivåer. Sjösäkerheten bedöms vara på samma nivå som nollalternativet alternativt över tid stärks den med detta förslag (alternativ B). Sjösäkerhet har en positiv effekt på efterfrågan. När mediala olyckor inträffar sjunker resandet. Det är därför önskvärt att som ASEK rapporten uttrycker det ”sådana olyckor gäller det att till nästan varje pris undvika” Det uppges att kostnaden för personal relateras primärt till de skillnader som återfinns för det administrativa arbetet relaterat till säkerhetsorganisationssystemet. Detta delas in som en personalkostnad direkt relaterat till rederikontroll ca 940 800 kr. Därutöver finns det en personalkostnad kopplat till fartygens tillsynsförrättningar på ca 306 000 kr. Den sista personalkostnaden handlar om de som har som arbetsuppgift att administrera systemet. Den personalkostnaden beräknas sammantaget till 24,6 miljoner kr för samtliga rederiorganisationer. Det finns ett avsnitt 18.2 sida 30 i konsekvensutredningen som redogör för kostnadsberäkningar för företag. Det uppges att syftet med att utveckla en god säkerhetskultur inom organisationer är att undvika olyckor. Många olyckor leder inte till personskador men får ändå materiell och miljömässig påverkan. Därför påverkar den föreslagna lösningen miljön. Främst handlar detta om att säkerhetsorganisationer som implementerar säkrare rutiner och som positivt påverkar sjösäkerheten bidrar till att det sker färre grundstötningar med relaterade utsläpp samt färre operativa utsläpp. Regelrådet gör följande bedömning. Förslagsställaren redogör för administrativa kostnader, avgifter, efterfrågan och kostnad för personal för nollalternativet, alternativ A (som innebär ingen reglering) och alternativ B (det aktuella förslaget). Det finns	Transportstyrelsen har justerat konsekvensutredningens avsnitt 17 om särskilda hänsyn till små företag med anledning av att Regelrådet funnit att konsekvensutredningen saknat en tydlig bild av hur förslaget kan påverka enskilda rederier, särskilt de minsta rederierna och vilken särskild hänsyn som behöver tas till dessa.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		utförligare beräkningar och jämförelser vilket är värdefullt för transparensen. Regelrådet saknar dock en tydlig bild av hur förslaget kan påverka enskilda rederier och då särskilt de minsta rederierna. Detta hade varit behövt för att kunna få en uppfattning av den faktiska påverkan på företagen. Regelrådet hade funnit önskvärt med en tydligare redovisning av påverkan på intäkter. Ökad efterfrågan är en möjlig intäktpåverkan. Eftersom den effekt som nämns synes vara till fördel för företag är risken mindre att det innebär problem att denna effekt inte har beskrivits mer utvecklat och därför kan beskrivningen anses tillräcklig. <i>Regelrådet finner redovisning av förslagets effekter för företagens kostnader bristfällig. Regelrådet finner redovisning av förslagets effekter för företagens intäkter godtagbar.</i> Påverkan på konkurrens och särskilda hänsyn till små företag Påverkan på konkurrens Det uppges i konsekvensutredningen att bestämmelser om systematiskt sjösäkerhetsarbete bedöms leda till snedvridning av konkurrens. Kravbilden gällande säkerhetsorganisation för ett nybyggt passagerarfartyg över 24 meter kommer att skilja sig åt beroende på vilket fartområde som fartyget trafikerar. Väljer redaren att bedriva trafik inom fartområde E ställs vissa krav men om trafiken bedrivs i fartområde D ställs andra krav. Bestämmelser skiljer sig förvisso åt även tekniskt men här syftar regleringen på "säkerhetskultur", inte ex. tekniska brandskyddsnivåer. Även passagerarfartyg som trafikerar fartområde D men över och under 24 meter får ett snedvridet konkurrensförhållande då det <i>mindre</i> fartyget enbart behöver efterleva bestämmelser om systematiskt sjösäkerhetsarbete. Det uppges vara naturligt att det skapas skillnader mellan segment av sjöfart ex. mellan last eller personbefordran och passagerartrafik. Genom introduktionen av systematiskt sjösäkerhetsarbete så har säkerhetsorganisationerna inom vissa segment utvecklats, ex. för små fiskefartyg eller små lastfartyg, vilket bedöms vara positivt. Det följer till viss del också de intentioner som lagstiftningen hade fram till 2009. Vad som bedöms vara problematiskt är när det skapar skillnader inom ett segment, ex. transport av passagerare med passagerarfartyg. Det anges i en sammanfattande tabell att lösningsalternativ B	Transportstyrelsen har kompletterat avsnitt E om uppföljning och utvärdering med anledning av att Regelrådet funnit redovisningen bristfällig.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		kommer innebära att för fartyg som tänker etablera passagerartransport neutraliseras skillnaden mellan hur man över tid kan komma att arbeta med säkerhetskultur. Exempelvis är det idag krav på DP för rederier som bedriver trafik med fartyg över 24 meter inom fartområde C-D. Detta skiljer sig mot rederier med fartyg under 24 meter i samma områden samt passagerarfartyg i trafik i fartområde E. I avsnitt 15 i konsekvensutredningen anges att regleringen som presenteras i lösningsalternativ B kommer att omhänderta problem som uppstod genom den nya regleringen (TSFS 2017:26). För mer ingående redogörelse hänvisas till avsnitt 6 i konsekvensutredningen. Såvitt Regelrådet förstår innebär förslaget en ambition om konkurrensneutralitet. Regelrådet finner att det är tydligt beskrivet vilken snedvridande effekt dagens bestämmelser anses ha på konkurrensförhållandena. När det gäller hur förslaget väntas påverka dessa aspekter finns sådan information, men den är spridd och det är förhållandevis svårt att få en samlad bild. Den befintliga beskrivningen kan likväl anses tillräcklig. <i>Regelrådet finner redovisning av påverkan på konkurrens godtagbar.</i> Särskilda hänsyn till små företag Det uppges i konsekvensutredningen att tidigare fanns anpassningar för att justera kravbilden t.ex. undantogs passagerarfartyg inom fartområde E, genom 2 kap. 14 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:2) om tillsyn inom sjöfartsområdet från kravet på att fartyget måste ha certifikat om godkänd säkerhetsorganisation. Det räckte att rederiet hade ett dokument om godkänd säkerhetsorganisation. Anpassningen rörde enbart var verksamheten bedrevs geografiskt oavsett rederiets komplexitet. Med utgångspunkt från tidigare anpassning kan det övervägas om liknande anpassning skulle kunna ge nytta för ex. rederier som bedriver trafik enbart med ett passagerarfartyg. Bedömningen är dock att nyttan för företaget är begränsad om ett eller två dokument utfärdas.	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Regelrådet gör följande bedömning. De har tidigare beskrivits att det finns ”ett stort antal rederiföretag som hanterar bara ett passagerarfartyg”, vilket gissningsvis innebär små företag. Det saknas redovisning av hur många ”ett stort antal” är. Eftersom kostnads- påverkan inte är helt tydlig, och små företag ofta påverkas proportionerligt mer av nya regler, hade det varit behövligt med tydligare redovisning av särskilda hänsyn till små företag. <i>Regelrådet finner redovisning av särskilda hänsyn till små företag bristfällig.</i> Åtgärder för att begränsa förslagens kostnader och andra effekter Det anges i konsekvensutredningen att förslaget innebär att regleringen om säkerhets- organisation blir enhetlig för, framför allt, alla passagerarfartyg. Det sker genom att tillämpningsområdet för redan befintlig reglering utvidgas något. Att tillämpa dessa regler bedöms vara i linje med redan etablerade arbetssätt hos en stor del av de berörda redarna och hos Transportstyrelsen. De eventuella kostnadsökningar och övriga konsekvenser för de berörda företagen bedöms därför stå i proportion till syftet med förslaget – ”att bibehålla och i vissa fall höja säkerheten för det stora antal passagerare som varje år transporteras med de berörda fartygen”. Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att förslagsställaren övervägt conse- kvenser och bedömt förslaget som proportionerligt. Det är värdefullt att det framgår att tillämpningen bedöms vara i linje med redan etablerade arbetssätt hos en stor del av de berörda företagen. Detta resonemang hade gärna fått förtydligas något, men även befintlig beskrivning kan anses tillräcklig. <i>Regelrådet finner redovisning av åtgärder för att begränsa förslagens kostnader och andra effekter godtagbar.</i> Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser Det uppges i konsekvensutredningen att det finns en risk att rederier anpassar sin säkerhetsorganisation efter de, jämfört med ISM-koden, förenklade kraven om	Om ett förslag till genomförande av EU- direktiv i nationell rätt går utöver direktivets minimnivå ska skälen för det anges, se 10 § förordningen om konsekvensutredningar. Förslaget innebär emellertid inte något

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		systematiskt sjösäkerhetsarbete i stället för att tillämpa TSFS 2009:1 såsom innan ikraftträdandet av TSFS 2017:26. Detta kan över tid innebära en försämrad säkerhet inom rederiet och på redarens fartyg. Därför bör viss skyndsamhet med ikraftträdandet iakttas. Det behövs ett visst arbete av Transportstyrelsen för att informera de redare som omfattas av ändringarna. <i>Regelrådet finner beskrivning av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.</i> Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas Det anges i konsekvensutredningen att uppföljning och utvärdering av den föreslagna regleringen av säkerhetsorganisationer främst bör ske genom att säkerhetskulturen värderas vid framtagandet av underlag till riskbaserad tillsyn. Underlaget till den årliga tillsynsplanen fastställs genom analys av faktorer som påverkat segmentet för tillsyn, specifikt inom det nationella sjöfartsegmentet. Det bör ge en årlig utveckling över hur sjösäkerhetsarbetet utvecklas. Myndigheten kan också göra riktade insatser på specifika rederier genom den analysmetod som utvecklats av myndighetens HF/MTO-grupp. Regelrådet gör följande bedömning. Det finns viss information om hur förslagets effekter för säkerhetskulturen bedöms kunna följas upp och utvärderas. Bredare frågeställningar om hur berörda företag påverkas av förslaget har emellertid inte tagits upp. Det hade behövts tydligare information om i vilken mån och på vilket sätt som vad förslaget har gett för konsekvenser för företagen avses utvärderas. <i>Regelrådet finner redovisning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas bristfällig.</i>	genomförande av EU-direktiv. Det är därför Transportstyrelsens bedömning att kravet i 10 § inte är relevant och att konsekvensutredningen därför inte heller kan innehålla någon beskrivning av om förslaget går utöver minimikraven.

		Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven Det uppges i konsekvensutredningen att ISM-koden är internationell reglering som Sverige förbundit sig att följa. Koden har införlivats i svensk rätt genom bestämmelser i fartygssäkerhetslagen och i föreskrifter meddelade med stöd av lagen. Alla svenska passagerarfartyg som inte omfattas av förordningen (EG) nr 336/2006 omfattas av de internationella reglerna om ISM-koden, såsom koden införlivats i svensk rätt (se 2 kap. 10 § och 3 kap. 9 § fartygssäkerhetslagen). Eftersom förslaget innebär ett förtydligande av att passagerarfartyg som omfattas av kraven på systematiskt sjösäkerhetsarbete i TSFS 2017:26 också ska iakttä föreskrifterna om säkerhetsorganisation i TSFS 2009:1 är ändringarna förenliga med internationell rätt. Justeringarna i föreskrifterna om certifikat och tillsyn innebär att de rederier och fartyg som omfattas av förslaget ska genomgå tillsyn för utfärdande av dokument och certifikat om godkänd säkerhetsorganisation enligt samma principer som andra rederier och passagerarfartyg som omfattas av TSFS 2009:1. Ändringarna i de föreskrifterna är således också förenliga med internationell rätt. Genom förordningen (EG) nr 336/2006 är ISM-koden bindande för vissa fartyg inom EU, t.ex. passagerarfartyg i fartområde A och B och ro-ropassagerarfartyg. De föreslagna föreskriftsändringarna gäller emellertid passagerarfartyg som <i>inte</i> omfattas av förordningen. De fartyg som berörs av förslaget faller således under nationell rådgivning och förslaget är förenligt med EU-rätten. Föreskriftsförslaget innehåller inte några tekniska regler om varor, föreskrifter om informationssamhällets tjänster eller datalokaliseringskrav. Transportstyrelsen bedömer därför att det inte föreligger någon skyldighet att anmäla föreskrifterna enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Transportstyrelsen bedömer att föreskriftsförslaget inte heller är anmälningspliktigt enligt förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden. Förslaget innehåller inte några bestämmelser om sådana tjänster som omfattas av förordningen och tjänstedirektivet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/123/EG av den 12 december 2006 om tjänster på den inre marknaden). Regelrådet gör följande bedömning. Förslagets överensstämmelse med EU-rätten framgår men det saknas beskrivning om förslaget går utöver minimikraven. <i>Regelrådet finner redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten godtagbar.</i>	
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<i>Regelrådet finner redovisning om förslaget går utöver Eus minimikrav bristfällig.</i> Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning Förslaget innehåller inget övrigt av relevans för Regelrådets bedömning.	
Blidösunds- bolaget		För att erhålla en likvärdig säkerhet för alla passagerare föreslår Transportstyrelsen att även rederier och passagerarfartyg i fartområde E samt passagerarfartyg under 24 meter i fartområde D och C åter ska omfattas av kravet på säkerhetsorganisation enligt TSFS 2009:1. Den ändring som infördes med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) har enligt Transportstyrelsen inte bedömts motsvara en tillräcklig kravnivå. Vår bedömning Vi ställer oss frågande till om det underlag som använts i konsekvensutredningen verkligen är relevant då det tycks bygga på statistik som dels till stora delar inte är inhämtad under den tidsperiod då de befintliga reglerna varit i kraft, dels inte heller skiljer ut de fartyg som i huvudsak skulle omfattas av förändringen. I arbetet framförs att rederier inom passagerartrafik som omfattas av 2017:26 är på väg att få sämre säkerhetskultur, något som vi inte tycker är tillräckligt väl underbyggt i den redovisning som bifogas. Konsekvensutredningen utelämnar också de ekonomiska konsekvenserna för berörda rederier, trafikhuvudmän och i förlängningen medborgarna. Transportstyrelsens förslag innebär en ökad mängd besiktningar jämfört med nuläget. Idag utför Transportstyrelsen rederikontroller i syfte att kontrollera rederiets säkerhetsorganisation. Vår uppfattning är att Transportstyrelsen redan har goda möjligheter att kontrollera det systematiska sjösäkerhetsarbetet samt arbetsmiljöarbetet ombord på fartygen. Att tillämpa besiktningar på varje enskilt fartyg enligt Transportstyrelsens förslag B skulle innebära en ökning av antalet förrättningar (med 14 per år för Blidösundsbolaget) vilket skulle medföra ökade kostnader för rederiet och den allmänna kollektivtrafiken. När det gäller antalet döda och skadade i skärgårdstrafiken är dessa nivåer mycket låga,	Blidösundsbolaget delar bedömningen om att en återgång till TSFS 2009:1 vore en bra lösning. Dock motsätter sig Blidösundsbolaget en periodiserad tillsyn och förespråkar ett system som bygger på fortsatt riskbaserad tillsyn. Följande identifierade skäl anges: 1. Det statistiska underlaget i KU är inte tillräckligt underbyggt. 2. KUn utlämnar ekonomiska konsekvenser för berörda rederier. 3. Konsekvensen av ett periodiserat tillsynssystem blir en ökning av antal förrättningar med 14 per år som drar med sig ökade kostnader. 4. TS har idag möjlighet att utföra riskbaserad tillsyn. TS besvarar dessa fyra argument enligt följande: 1. Vad gäller det statistiska underlaget så instämmer TS i att det idag saknas en bra

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		och det kan i princip sägas att den så kallade nollvisionen redan är uppfylld inom detta transportslag. Det finns därför inga statistiskt tunga argument för att införa ytterligare generell reglering av dessa fartyg. Detta beaktades vid regeländringen 2017, och vi kan inte se att situationen har försämrats sedan dess. Åtgärder som vidtas bör i stället fokusera på att göra kravbilden tydligare snarare än mer reglerad. Vi håller med om att viss höjning av nivån kan vara motiverad, men att återinföra återkommande besiktningar på fartygsnivå kommer att medföra ökad mängd arbete och kostnader för rederierna, vilket vi bedömer svårt att motivera i relation till risknivån. Förslag och betydelsen av riskbaserad tillsyn Vi delar uppfattningen att det vore en bra lösning att byta ut den nuvarande regleringen enligt TSFS 2017:26 mot den äldre regleringen i TSFS 2009:1 när det gäller rederiernas säkerhetsorganisation. Vi anser dock att de återkommande besiktningarna av fartygen som föreslås i alternativ B istället bör bygga på riskbaserad tillsyn. En riskbaserad tillsynsmodell bör ha goda möjligheter att vara mer effektiv, då den riktar sig mot faktiska observerade risker. Vidare bör det vara möjligt att integrera vissa fartygsrelaterade moment i de återkommande rederikontrollerna som redan utförs. Att återinföra återkommande besiktningar på fartygsnivå kommer, oavsett eventuella avgifter även medföra ökad arbetsbelastning och kostnader för rederierna, vilket är svårt att motivera i relation till de faktiska riskerna. Vi tror starkt på att en riskbaserad tillsynsmodell skulle uppfylla säkerhetskraven på ett mer balanserat och kostnadseffektivt sätt. Sammanfattning: Utifrån vår verksamhet så ser vi inte ett generellt behov av att införa de föreslagna förändringarna i alternativ B då Transportstyrelsen redan har möjlighet i gällande	samlad bild över kvaliteten på det transportarbetet som utförs av passagerarfartyg i nationell fart. Det underlaget som använts är det bästa tillgängliga. Trafikanalys som är den myndigheten som ska tillhandahålla kunskapsunderlag till beslutsfattare inom transportsektorn anger ingen statistik över utfört transportarbete inom segmentet. TS själva gör ingen åtskillnad vid inrapportering av tillbud mellan ex. allvarligt skadade eller lätt skadade som görs i andra transportslag. Dock har TS nyligen tagit fram underlag som visar en något negativ trend för olyckor med passagerarfartyg inom segmentet. Underlaget publicerades 2023 i samband med utvärderingen av de nationella föreskrifterna¹⁰. Sektion 5.3 - Olyckor och tillbud inom den nationella sjöfarten. Pekar på att det är just passagerarfartygen i segmentet som står för flest olyckor och tillbud utan att gruppen består av flest fartyg. Statistiken är angiven mellan 2015 och 2021 vilket gör den något mer relevant.

¹⁰ Utvärdering av de nationella föreskrifterna för fartyg, TSS 2022-4824

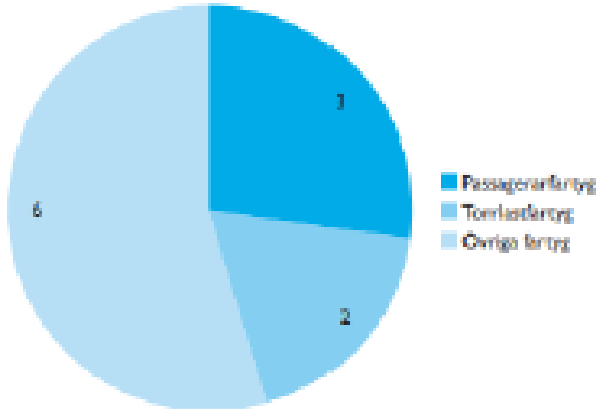
Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		regelverk att utföra kontroll av rederiers systematiska sjösäkerhetsarbete. Dessa befogenheter borde nyttjas fullt ut innan nya pålagor införs. Vår bedömning är att den bakgrund som presenteras i förarbete till förslaget baseras på vaga antaganden, och det finns ingen tydlig motivering för att införa dessa förändringar. Vi rekommenderar att Transportstyrelsen fokuserar på att använda befintliga möjligheter i regelverket för att säkerställa sjösäkerhet och arbetsmiljö ombord på fartyg. I den mån man ändå bestämmer sig för att gå förslag B i remissen så är vår uppfattning att de återkommande besiktningarna av fartygen ändå bör ersättas med en riskbaserad tillsyn (likt dagens modell) samt att vissa fartygsrelaterade kontroller kan integreras i de återkommande rederikontrollerna som redan utförs.	I bilaga 2 till samma dokument kan man också se en svag uppåtgående trend för samma period. Materialet bör ändå tolkas med viss försiktighet då det är svårt att dra större slutsatser eftersom det också kan indikera en över tid ökad rapporteringsvilja och det avhandlar inte dödsfall eller personskador 2. TS anser att konsekvenserna är beaktade. De avgifter som idag betalas per fartyg och längd är beaktade och det finns för närvarande inga planer på att ändra avgiften (ex. avgiften för fartyg över 24 meter, som de flesta av Blidösundsbolaget fartyg är, ligger idag på 16800 kr/år och ska täcka behövlig tillsyn. Har ett rederi 30 fartyg över 24 meter betalar alltså rederiet 504 Tkr/år). 3. Som nämns i svaret ovan så är förrättningar inräknade i avgiften vilket betyder att "antalet" är varierande vid riskbaserad tillsyn och kan uppgå till en tredjedel eller mer av ett rederiets fartygsflotta om det framkommer ett behov för det. Det förslag som presenterats bygger på 30 månaders periodicitet per fartyg vilket

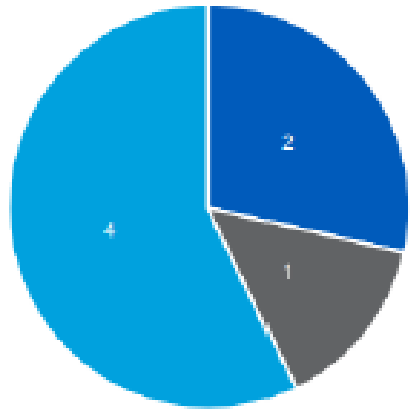
Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			i praktiken betyder att ett rederi får en organisationskontroll på ca en tredjedel av sin fartygsflotta per år, om besöken är jämt fördelade. 4. Det stämmer att TS idag utför riskbaserad tillsyn men riskbaserad tillsyn måste baseras på bra statistiskt underlag och som Blidösbolaget redan pekat på så finns det idag generella problem med att skapa riskmodeller och arbeta med riskbaserad tillsynen. Ex. kan uteblivna indikatorer resultera i utebliven men behövlig tillsyn. Riskbaserad tillsyn ska idag utföras inom tre certifikatspliktiga områden; säkerhetsorganisationscertifikatet, sjövärdighetscertifikatet samt fribordscertifikatet. TS har inga planer på att ändra formen från riskbaserad tillsyn för de två andra certifikaten utan förslaget relateras enbart till säkerhetsorganisationen och kan då generera nödvändig information till riskmodellerna för de andra två certifikaten.
Sjöbefälsföreningen		Sjöbefälsföreningen har inga synpunkter på nedanstående remiss, TSF 2023-16 om säkerhetsorganisation för passagerarfartyg i nationell sjöfart.	Transportstyrelsen noterar att Sjöbefälsföreningen inte har några synpunkter på förslaget.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Skärgårds- redarna		För att erhålla en likvärdig säkerhet för alla passagerare föreslår Transportstyrelsen att även rederier och passagerarfartyg i fartområde E samt passagerarfartyg under 24 meter i fartområde D och C åter ska omfattas av kravet på säkerhetsorganisation enligt TSFS 2009:1. Den lindring som infördes med Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:26) har enligt Transportstyrelsen inte bedömts motsvara en tillräcklig kravnivå. Vår bedömning, förslag, betydelsen av riskbaserad tillsyn och slutsatser Enligt rapport så skall förändringar ske på passagerarfartyg i fartområde E som idag seglar under regelverk TSFS 2017:26, det finns inte i konsekvensutredningen någon statistik på inrapporterade skador eller dödsfall i förhållande till passagerarfartyg innan regelverk 2017:26 startade som kan påvisa om en försämring på sjösäkerheten har skett inom fartområde E. De olyckor och inrapporterade skador eller dödsfall på passagerarfartyg som använder TSFS 2017:26 inom fartområde E som har inrapporterade olyckor behöver härledas till att det kunnat förhindrats av en förändring i TSFS 2009:1 så att missvisande faktorer så som plötsliga sjukdomsfall ej belastar statistiken, eller då fartygen legat till kaj och ej varit i trafik. Vi ställer oss frågande till om det underlag som använts i konsekvensutredningen verkligen är relevant då det tycks bygga på statistik som dels till stora delar inte är inhämtad under den tidsperiod då de befintliga reglerna varit i kraft, dels inte heller skiljer ut de fartyg som i huvudsak skulle omfattas av förändringen. I arbetet framförs att rederier inom passagerartrafik som omfattas av 2017:26 är på väg att få sämre säkerhetskultur, något som vi inte tycker är tillräckligt väl underbyggt i den redovisning som bifogas. Konsekvensutredningen utelämnar också de ekonomiska konsekvenserna för berörda rederier, trafikhuvudmän och i förlängningen medborgarna. Transportstyrelsens förslag innebär en ökad mängd besiktningar jämfört med nuläget. Idag utför Transportstyrelsen rederikontroller i syfte att kontrollera rederiets säkerhetsorganisation. Vår uppfattning är att Transportstyrelsen redan har goda	Skärgårdredarna delar bedömningen om att en återgång till TSFS 2009:1 vore en bra lösning. Dock motsätter sig Skärgårdsredarna en periodiserad tillsyn och förespråkar ett system som bygger på fortsatt riskbaserad metodik och ökad information till näringen. Sammantaget identifierar myndigheten följande fem argument: 1. TS ska inte beakta konkurrensfrågor. 2. Det statistiska underlaget i KU är inte tillräckligt underbyggt. 3. KUn utlämnar ekonomiska konsekvenser för berörda rederier, trafikhuvudmän och i förlängningen medborgarna. 4. Konsekvensen av ett periodiserat tillsynssystem blir en ökning av antal förrättningar. 5. TS har idag möjlighet att utföra riskbaserad tillsyn. TS besvarar dessa fem argument enligt följande: 1. Gällande konkurrensfrågor så anser TS fortsatt att frågan ska och måste belysas i underlaget då snedvridning kan styra

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		möjligheter att kontrollera det systematiska sjösäkerhetsarbetet samt arbetsmiljöarbetet ombord på fartygen. De större rederierna uppfyller till stor del redan regelverk TSFS 2009:1 och ser därför inte att detta skulle påverka dessa rederier eller deras säkerhetsarbete där den stora massan av passagerare åker. Att tillämpa besiktningar på varje enskilt fartyg enligt Transportstyrelsens förslag B skulle innebära en ökning av antalet förrättningar vilket skulle medföra ökade kostnader för rederiet och den allmänna kollektivtrafiken. Vad gäller antalet döda och skadade i skärgårdstrafik är dessa nivåer mycket låga och det går i princip att säga att den s.k. nollvisionen redan är uppfylld inom detta transportslag. Det torde således inte finnas några statistiskt tunga argument för att införa ytterligare generell reglering för dessa fartyg. Man beaktade detta i samband med att reglerna ändrades 2017, vi kan inte se att det finns underlag för att säga att situationen sedan dessa skulle ha väsentligen försämrats. Åtgärder som vidtas bör i stället fokusera på att göra kravbilden tydligare snarare än mer reglerad. Vi håller med om att viss höjning av nivån kan vara motiverad, men att återinföra återkommande besiktningar på fartygsnivå kommer att medföra ökad mängd arbete och kostnader för rederierna, vilket vi bedömer svårt att motivera i relation till risknivån. Enligt konsekvensutredning 18.1 gällande antal dödsolyckor och skadade på passagerarfartyg så baseras detta på material innan TSFS 2017:26 togs i bruk och bör därför ej användas som ett argument för att sjösäkerheten har försämrats och inte heller för hur denna kostnad påverkar samhället. [VTI notat 32-2015 baserat på tid mellan 1984-2014] Vi kan skapa en parallell med VTI notat 32-2015 för att se om sjösäkerhetsarbetet har förändrats positivt/ negativt sedan införandet av TSFS 2017:26 men får även ha i åtanke på att rapporteringsviljan kan ha förändrat inom denna tidsram. • Enligt VTI notat 32-2015: • Antal årliga dödsolyckor passagerarfartyg – 0,55 personer/år (1985-2014)	säkerhetsutvecklingen för segmentet. Föreningen, tillsammans med i stort sätt alla remissvar, gör bedömningen att en återgång till TSFS 2009:1 kan vara både lämpligt och rimligt. I och med det så finns det idag en periodiserad tillsyn för de som idag omfattas av föreskriften. Myndighetens bedömning är att det i remissen framförs argument som gör att det går att rättfärdiga en likställd periodicitet mellan två likvärdiga fartyg i fartområde D eller C (dvs. över eller under 24 meter) som kravställs från samma föreskrift. 2. Vad gäller det statistiska underlaget så instämmer TS i att det idag saknas en bra samlad bild över kvaliteten (ex. säkerhetsvariabler) på det transportarbetet som utförs av passagerarfartyg i nationell fart. Myndigheten anser ändå att de synpunkter som framförts kräver ett något mer omfattande svar. Avsikten med den presenterade statistiken är inte att redogöra för rätt nivå av döda och skadade utan att göra en bedömning av ett rimligt utgångsläge för de monetära samhällskostnader som kan kopplas till säkerhet. Detta följer till stor del metodiken i ASEK (Analys och samhällsekonomiska

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut																																																
		• Antal årliga skadade passagerarfartyg – 8,75 personskador/år (1985-2014) Tabell 3. Antal omkomna och skadade samt dess kostnader i miljoner kronor 1985-2014. skador antas vara svåra. **Om alla skador antas vara lindriga. <table><tr><th>Fartygstyp</th><th>Antal dödsfall</th><th>Antal skadade</th><th>Kostnad dödsfall</th><th>Kostnad svåra skador*</th><th>Kostnad lindriga skador**</th></tr><tr><td>Fiskefartyg</td><td>35</td><td>24</td><td>781</td><td>89</td><td>4</td></tr><tr><td>Saknas info</td><td>0</td><td>1</td><td>0</td><td>4</td><td>0</td></tr><tr><td>Passagerarfartyg</td><td>16</td><td>254</td><td>357</td><td>941</td><td>37</td></tr><tr><td>Tankfartyg</td><td>5</td><td>16</td><td>112</td><td>59</td><td>2</td></tr><tr><td>Tonlastfartyg</td><td>29</td><td>76</td><td>648</td><td>282</td><td>11</td></tr><tr><td>Övriga fartyg</td><td>18</td><td>59</td><td>402</td><td>219</td><td>9</td></tr><tr><td>Totalt</td><td>103</td><td>430</td><td>2 300</td><td>1 594</td><td>63</td></tr></table> Enligt Transportstyrelsens Säkerhetsöversikt Sjöfart 2019 [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/sjofart/sakerhetsoversikt-sjo-2019-webb.pdf]	Fartygstyp	Antal dödsfall	Antal skadade	Kostnad dödsfall	Kostnad svåra skador*	Kostnad lindriga skador**	Fiskefartyg	35	24	781	89	4	Saknas info	0	1	0	4	0	Passagerarfartyg	16	254	357	941	37	Tankfartyg	5	16	112	59	2	Tonlastfartyg	29	76	648	282	11	Övriga fartyg	18	59	402	219	9	Totalt	103	430	2 300	1 594	63	kalkylvärden) som Trafikverket publicerar som vägledning för likande beräkningar. Eftersom det inte finns en fördelning på vilket segment av passagerartrafiken som ex. dödsfall eller skador uppstått så måste en skälig fördelningsnyckel tillämpas, i detta fall kopplat till segmentens utförda transportarbete. Det finns idag ingen tillgänglig statistik som ger ett bättre underlag gällande döda eller skadade. Trafikanalys som är den myndigheten som ska tillhandahålla kunskapsunderlag till beslutsfattare inom transportsektorn anger ingen statistik alls över utfört transportarbete inom segmentet. TS gör heller ingen åtskillnad vid inrapportering av tillbud mellan ex. allvarligt skadade eller lätt skadade, eller segmentindelning av passagerartrafik som vanligtvis görs i andra transportslag. De skillnader som Skärgårdsredarna vill framhålla är marginella och i sig intressanta att studera. Skillnaden mellan värdena är således 0,55 personer/år i konsekvensutredningen (som baseras på statistik från den mest djuplodande rapporten inom området, (dvs VTI notat 32-2015), dock är väderåren 1985 till 2014. Skärgårdsredarna använder myndighetens
Fartygstyp	Antal dödsfall	Antal skadade	Kostnad dödsfall	Kostnad svåra skador*	Kostnad lindriga skador**																																														
Fiskefartyg	35	24	781	89	4																																														
Saknas info	0	1	0	4	0																																														
Passagerarfartyg	16	254	357	941	37																																														
Tankfartyg	5	16	112	59	2																																														
Tonlastfartyg	29	76	648	282	11																																														
Övriga fartyg	18	59	402	219	9																																														
Totalt	103	430	2 300	1 594	63																																														

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Figur 16. Omkomna fördelade på typ av fartyg för åren 2015–2019. Under perioden rapporterades inga omkomna från fiske- eller tankfartyg.  Enligt Säkerhetsöversikt sjöfart 2023 [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer-och-rapporter/rapporter/sjofart/sakerhetsoversikt-sjofart-2023.pdf] Ser vi att 2 personer har omkommit (dock är 2019 med i båda dessa grafer då statistik	egen statistik (2015-2019) och kommer fram till ett motsvarande värde på 0,50 personer/år och hävdar att detta är ett mer korrekt värde då det är obetydligt lägre och gör antagandet att detta påvisar en generell förbättring av sjösäkerheten. Det intressanta är att om man som jämförelse enbart plockar ut de fyra senaste åren från VTI notat 32-2015, (2010-2014) så skulle man istället se en ökning i jämförelse med perioden 2015-2019. Dvs. Bedömningen som myndigheten gjort gällande kvalitetssäkring av data är att använda det som bedöms vara mest förtroendefullt (forskare på VTI) och använda hela serien så att det inte skapar ex. urvalsbias. Det är också viktigt att komma ihåg att syftet med dessa värden enbart är att skapa ett utgångsläge som man sedan kontrasterar mot segmentets transportarbete och adderar eller subtraherar samhällsekonomiska konsekvenser. Just 2022 som är basåret representerar en mycket stor svacka i transportarbetet för internationell passagerarbefordran i jämförelse med arbetet som utfördes av det nationella segmentet. Den avvikelser, efter Covid, har i sig högre påverka än vilken

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		uppdateras i juni nästkommande år.) Diagram 20. Antal rapporterade omkomna eller saknade efter fartygstyper 2019–2021  ■ Passagerarfartyg ■ Tonlastfartyg ■ Övriga fartyg	tidsintervall som väljs för att räkna ut basvärde för döda eller skadade. Dock bör det ändå nämnas att TS nyligen har tagit fram underlag som visar en något negativ trend för olyckor med passagerarfartyg inom segmentet. Underlaget publicerades 2023 i samband med utvärderingen av de nationella föreskrifterna¹¹. Sektion 5.3 - Olyckor och tillbud inom den nationella sjöfarten. Pekar på att det är just passagerarfartygen i segmentet som står för flest olyckor och tillbud utan att gruppen består av flest fartyg. Statistiken är angiven mellan 2015 och 2021 vilket möjligen gör resultatet något mer relevant. I bilaga 2 till samma dokument kan man också se en svag uppåtgående olycksfallstrend för samma period. Materialet bör ändå tolkas med viss försiktighet då det är svårt att dra större slutsatser eftersom det också kan indikera en över tid ökad rapporteringsvilja och det avhandlar inte dödsfall eller personskador.

¹¹ Utvärdering av de nationella föreskrifterna för fartyg, TSS 2022-4824

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Totalt mellan 2015-2023 har alltså 4 personer omkommit inom passagerarfartygens trafik. Detta ger antal årliga dödsolyckor passagerarfartyg – 0,5 personer/år (2015-2023) Dessa olyckor tar som tidigare sagts inte hänsyn tagen till sjukdomsfall eller vilken typ av fartområde detta har skett. Vi anser därför inte urvalet är korrekt för att regeländring är korrekt väg att gå innan dess att korrekt statistik kan tas fram. Med tanke på att det förekommer olyckor på en rad olika typer av fartyg och fartområden och då det inte är specificerat i statistiken om vilken typ av fartområden dessa olyckor sker anser vi att förslag A enligt remissen är det bästa förslaget, detta ger Transportstyrelsen och tillsynsenheten möjlighet att utföra riskbaserad tillsyn på de enheter och fartygstyper som har den största sannolikhet och är överrepresenterad i olyckor. Vi anser även att den statistik som presenterats i konsekvensutredningen gällande olyckor inte kan hänvisas till att dessa olyckor har skett på passagerarfartyg i fartområde E. Under 2024 ser vi en ökning av antal olyckor som lett till att personer omkommit Ingen av dessa ovan nämnda olyckor hade kunnat påverkas genom förändring enligt remissförslaget.	Sammantaget anser Transportstyrelsen att det statistiska underlaget är relevant men instämmer i Skärgårdsredarnas generella kritik om behovet av bättre statistiskt underlag. Myndigheten arbetar för att de variabler som efterfrågas generellt identifieras och blir bättre då de är helt centrala för utvecklingen av riskbaserad tillsyn. 3. TS anser att konsekvenserna är beaktade för rederier, huvudmän och medborgare. De avgifter som idag betalas per fartyg och längd är presenterade och det finns för närvarande inga planer på att ändra avgiften på grund av detta arbete, ex. avgiften för passagerarfartyg över 24 meter ligger idag på 16800 kr/år och passagerarfartyg mellan 15-24 meter så ligger avgiften på 12600 kr/år, under 15 år avgiften 8400 kr/år. Detta ska täcka behövlig tillsyn, idag baserad på riskbaserad metodik. Har ett rederi 30 fartyg över 24 meter betalar rederiet alltså ca en halv miljon om året för att få den tjänsten av myndigheten. För en redare med ett passagerarfartyg under 15 meter som får ett besök med 30 månaders intervall så har redaren redan betalat tre årsavgifter dvs. ca 25 Tkr. Myndigheten gör bedömningen att

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut																																												
		Omkomna i sjöfart 2015-2024 <table> <tr> <th>År</th><th>Fritidsbåtssektorn</th><th>Svensk yrkessjöfart</th><th>Undersökning p</th></tr> <tr> <td>2024</td><td>13</td><td>4</td><td>6</td></tr> <tr> <td>2023</td><td>20</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2022</td><td>16</td><td>1</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2021</td><td>18</td><td>2</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2020</td><td>29</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2019</td><td>24</td><td>1</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2018</td><td>14</td><td>1</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2017</td><td>21</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2016</td><td>28</td><td>0</td><td>0</td></tr> <tr> <td>2015</td><td>30</td><td>0</td><td>0</td></tr> </table> Vid en av olyckorna förolyckades en fiskare i en mindre båt på under fem meter, i en annan omkom en guide i kanot. Båda två var män. I den tredje olyckan omkom en man och en kvinna efter att ha kört av en vägfärja. [https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/pressrum/nyhetsarkiv/2025/17-personer-omkom-till-sjoss-2024/]	År	Fritidsbåtssektorn	Svensk yrkessjöfart	Undersökning p	2024	13	4	6	2023	20	0	0	2022	16	1	0	2021	18	2	0	2020	29	0	0	2019	24	1	0	2018	14	1	0	2017	21	0	0	2016	28	0	0	2015	30	0	0	detta rimligen täcker ett besök på fartyget som normalt bör omfatta ca 4-5 timmar (timkostnad ca 1700 kr/timme). Myndigheten är också frågande till perspektivet att se tillsynstillfället som grund för en extra lönekostnad för medföljande rederianställd i säkerhetsorganisationssystemet då tillsynstillfället istället bör ses som bidragande till systemets funktionalitet och därigenom minska kostnader på verksamheten. Transportstyrelsen är öppen för en dialog om detta då vår utgångspunkt är att rederiet ska känna ett mervärde av tillsyn. 4. Som nämns i svaret ovan så är förrättningar inräknade i avgiften vilket betyder att "antalet" är varierande vid riskbaserad tillsyn beroende på de variabler som arbetats in i riskanalysmodeller. Antalet förrättningar kan alltså uppgå till en tredjedel eller mer av ett rederiets fartygsflotta om det framkommer ett behov för det. Det förslag som presenterats bygger på 30 månaders periodicitet per fartyg vilket i praktiken betyder att ett rederi får en organisationskontroll av ca en tredjedel av sin fartygsflotta per år, om besöken är jämt fördelade. Detta är också då samma intervall
År	Fritidsbåtssektorn	Svensk yrkessjöfart	Undersökning p																																												
2024	13	4	6																																												
2023	20	0	0																																												
2022	16	1	0																																												
2021	18	2	0																																												
2020	29	0	0																																												
2019	24	1	0																																												
2018	14	1	0																																												
2017	21	0	0																																												
2016	28	0	0																																												
2015	30	0	0																																												

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Vi delar uppfattningen att det vore en bra lösning att byta ut den nuvarande regleringen enligt TSFS 2017:26 mot den äldre regleringen i TSFS 2009:1 när det gäller rederiernas säkerhetsorganisation. Vi anser dock att de återkommande besiktningarna av fartygen som föreslås i alternativ B i stället bör bygga på riskbaserad tillsyn. En riskbaserad tillsynsmodell bör ha goda möjligheter att vara mer effektiv, då den riktar sig mot faktiska observerade risker. Alternativ A med tillägg att inkludera TSFS 2009:1 i fartområde E skulle kunna höja branschens systematiska säkerhetsarbete där de behövs och fortsätta på samma sätt där detta arbete redan ligger på en nivå som uppfyller dessa krav. Vi som rederier anser inte att detta skulle påverka konkurrensen negativt då inspektionerna kan ökas om tillsynsenheten finner detta lämpligt och de ser ett ökat behov efter påvisad ökning av olyckor inom detta segment av sjöfartsnäringen. Vi anser som en kompromiss att man kan införa TSFS 2009:1 för passagerarfartyg i fartområde E men att som tidigare fortsätta med riskbaserad tillsyn och de så kallade PNF certifieringen. Utifrån vår verksamhet så ser vi inte ett generellt behov av att införa de föreslagna förändringarna i alternativ B då Transportstyrelsen redan har möjlighet i gällande regelverk att utföra kontroll av rederiers systematiska sjösäkerhetsarbete. Vidare bör det vara möjligt att integrera vissa fartygsrelaterade moment i de återkommande rederikontrollerna som redan utförs. Att återinföra återkommande besiktningar på fartygsnivå kommer, oavsett eventuella avgifter även medföra ökad arbetsbelastning och kostnader för rederierna, vilket är svårt att motivera i relation till de faktiska riskerna. Vi tror starkt på att en riskbaserad tillsynsmodell skulle uppfylla säkerhetskraven på ett mer balanserat och kostnadseffektivt sätt. Dessa befogenheter borde nyttjas fullt ut innan nya pålagor införs. Vår bedömning är att den bakgrund som presenteras i förarbetet till förslaget saknar tydliga statistiska belägg för att säkerhetsnivån försämrats och det finns ingen tydlig motivering för att införa dessa förändringar. Vi rekommenderar att Transportstyrelsen fokuserar på att använda befintliga möjligheter i regelverket för att säkerställa sjösäkerhet och arbetsmiljö ombord på fartyg.	som för de fartyg som är över 24 meter och bedriver trafik i farområde D och C och kravställs genom samma föreskrift. 5. Det stämmer att TS idag utför riskbaserad tillsyn men riskbaserad tillsyn måste baseras på bra statistiskt underlag. Som skärgårdsredarna redan pekat på så finns det idag generella problem med kvaliteten på den statistik som finns för att skapa riskmodeller vilket behövs för att skapa ett tillräckligt bra underlag för riskbaserad tillsynen. Ex. kan avsaknaden av variabler och uteblivna indikatorer resultera i utebliven, men behövlig tillsyn. Riskbaserad tillsyn ska idag utföras inom tre certifikatspliktiga områden; säkerhetsorganisations-certifikat, sjövärdighetscertifikat samt fribordscertifikat. TS har inga planer på att ändra formen från riskbaserad tillsyn för de två andra certifikaten utan förslaget relateras enbart till rederiets säkerhetsorganisation och kan då också generera nödvändig information till riskmodeller för de andra två certifikaten.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		I den mån man ändå bestämmer sig för att gå förslag B i remissen så är vår uppfattning att de återkommande besiktningarna av fartygen ändå bör ersättas med en riskbaserad tillsyn (likt dagens modell) samt att vissa fartygsrelaterade kontroller kan integreras i de återkommande rederikontrollerna som redan utförs. Sammanfattning av Remissförslag och Konsekvenser för Rederier inom Fartområde E och D Konsekvenser och Kritik 1. Tidsbrist i remissförfarandet – Remissen publicerades den 17 januari 2025 och ska vara inlämnad den 21 februari 2025, med regelinträdande den 12 maj 2025. Detta anses vara en alltför kort tid för branschen att analysera, reagera och yttra sig om de föreslagna förändringarna då det skulle innebära stora förändringar för vissa rederier. 2. Bristande statistikunderlag – Olycksstatistiken bygger på all sjöfart och inte enbart på inre fart. Det saknas grund för att implementeringen av TSFS 2017:26 har lett till fler olyckor. 3. Betydande kostnadsökningar – Rederier kommer att påverkas av ökade inspektionskostnader, eftersom certifikatgiltighet och inspektionstid måste harmoniseras med fartområde C/D enligt TSFS 2018:27. Detta innebär: • Certifikatgiltighet på 60 månader • Intermediär inspektion efter 30 månader • Upp till 20 inspektioner per år för vissa rederier 4. Kapacitet hos Transportstyrelsen – Det finns farhågor kring huruvida Transportstyrelsen har resurser att hantera det ökade antalet inspektioner. 5. Konkurrensfrågor – Transportstyrelsen ska inte kontrollera konkurrenssituationen i Sverige, men ökade kostnader kan påverka mindre rederier oproportionerligt. Analys av Transportstyrelsens remissförslag och dess konsekvenser 1. Kritiska punkter i remissförfarandet • Ingen tidigare påtalan om brister: Transportstyrelsen har inte tidigare påtalat att det funnits några säkerhetsbrister inom inre fart eller att det förelegat ett behov av att införa striktare regler. Ändå föreslås nu omfattande förändringar.	Avslutningsvis finns det också ett behov av verifiering av <i>implementering</i> för godkännandet som rederiet erhåller, dvs. dokument om godkänd säkerhetsorganisation. De inbördes förhållanden mellan fartygens certifikat och rederiets dokument är att fartygens certifikat underbygger, eller mer korrekt, verifierar att rederiets säkerhetsorganisation fungerar. Utan fartygsbesök kan man alltså inte bedöma verkan av säkerhetsorganisationen på rederinivå. <u>Efternotering:</u> Den 10 april 2025 genomfördes ett informationsmöte med Skärgårdsredarna (SR) med anledning av synpunkterna på remissen. Med på mötet var också representanter för Blidösunds-bolaget. Huvudpunkten var att diskutera de frågeställningar som framförts i remissen. Resultatet av mötet var på en övergripande nivå en bättre förståelse för myndighetens föreslagna åtgärder. Deltagarna kunde acceptera att införa periodisering förutsatt att myndigheten kan leva upp till åtagandet

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		• Kort remisstid: Förslaget har presenterats med kort remisstid, vilket gör det svårt för berörda aktörer att analysera och lämna genomarbetade remissvar. Detta kan leda till ogenomtänkta beslut utan tillräcklig konsekvensanalys. • Bristfällig statistik och felaktig riskbedömning: • Förslaget baseras på statistik från all sjöfart och inkluderar data från oceangående fartyg, vilket inte är representativt för inre fart. • Transportstyrelsen använder statistik från hela sjöfarten för att motivera regeländringarna. • Om regeländringen ska gälla inre fart måste även statistiken spegla denna typ av sjöfart. 2. Kostnadseffekter och praktiska konsekvenser • Betydande kostnadsökningar • Det kommer att krävas fler inspektioner och certifieringskrav, vilket leder till ökade utgifter för rederier. • Frågan är om dessa nya inspektioner ingår i den fasta avgiften som Transportstyrelsen redan tar ut, eller om det är en ny kostnad som läggs på rederierna. • För företag med små marginaler kan detta få stora ekonomiska konsekvenser och påverka deras konkurrenskraft. • Tidsaspekten – Hur ska TS hinna med? • Idag hinner Transportstyrelsen inte med stickprovskontroller inom befintlig organisation. • Om kraven på inspektioner ökar, hur ska då Transportstyrelsen kunna hantera det utan att det leder till längre handläggningstider och ineffektivitet? 3. Påverkan på enskilda fartyg och rederier • Fartyg som redan genomgått inspektion • Om ett fartyg fick godkänd säkerhetsorganisation 2021, när träder hennes nya krav i kraft? Det nämns ingentans hur övergången mellan regelverken skulle ske. • Osäkerhet kring regeländringens effekt på konkurrenssituationen • Det är inte Transportstyrelsens uppgift att kontrollera konkurrensen i Sverige. Ökade	om att kunna utföra de fastställda periodiserade förrättningarna utan att påverka annan myndighetsutövning ex. tillståndsbesiktningar vid ombyggnad eller nybyggnad. De klargjorde att de är medvetna om att myndigheten har en ansträngd resurssituation. Som en konsekvens har nu återigen resursläget analyserats och införlivandet av tillsynen är planerat till årsskiftet 2026/27 även om kraven på säkerhetsorganisationen börjar gälla från årsskiftet 2025/26. Tillsynsverksamheten är framflyttad för att omhänderta SRs synpunkter och att hinna bygga upp en ny organisation dedikerad till nationell sjöfart men också utveckla en anpassad tillsynsmetodik under första året. Dialogen med SR bör fortsätta för att kontinuerligt informera om övergången och nästa möte är planerat till den 11 november 2025.

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		kostnader kan påverka mindre rederier oproportionerligt. 4. Möjliga lösningar och alternativ • Lösning A – Ett rimligare alternativ • Vi anser att lösning A kan vara ett mer acceptabelt alternativ än lösning B. • Detta förslag bör analyseras mer noggrant för att se hur det kan implementeras utan att skapa orimliga kostnader och administrativ börda. • Behov av bättre underlag • Statistiken behöver anpassas specifikt för inre fart innan någon ändring införs och då behöver statistiken tydligt visa på förekommande säkerhetsbrister som föranleder en så stor ändring. • Regeländringen behöver vara tydligare beskriven i relation till fartområde E och varför dessa fartyg specifikt omfattas av nya regler. Vår slutsats Vi anser att Transportstyrelsens förslag har flera problem: 1. Ingen tidigare dokumenterad säkerhetsbrist har påtalats, vilket gör förändringarna svårmotiverade. 2. Bristfälligt statistiskt underlag – den statistik som används speglar inte situationen inom inre fart. 3. Kort remisstid gör att remissinstanser inte hinner ge genomarbetade synpunkter. 4. Höga kostnader och praktiska problem med implementeringen, inklusive TS bemanning och inspektionskapacitet. 5. Osäker påverkan på konkurrenssituationen i branschen. Rederierna i fartområde E och D riskerar att få betydande merkostnader, vilket kan påverka deras ekonomi och långsiktiga drift. Vår rekommendation • Kräva bättre statistik och underlag innan beslut fattas. • Under förutsättning att Transportstyrelsens förslag innebär ett strikt genomförande av de internationella reglerna och EU-lagstiftning bedömer vi att förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Under förutsättning att	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Transportstyrelsens förslag innebär ett strikt genomförande av de internationella reglerna och EU-lagstiftning bedömer vi att förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Förlänga remisstiden så att branschen kan lämna välgrundade synpunkter. • Se över möjligheten att implementera Lösning A, om det innebär en rimligare och mer kostnadseffektiv lösning.	
Kust- bevakningen		Kustbevakningen har inte några synpunkter utifrån vårt verksamhetsområde.	Transportstyrelsen noterar att Kustbevakningen inte har några synpunkter på förslaget utifrån sitt verksamhetsområde.
Svensk sjöfart		Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att yttra sig i rubricerat remiss. Då förslaget främst rör typ av sjöfart/rederier som är knutna till föreningen Skärgårdsredarna, har vi varit i kontakt med dem och stödjer de synpunkter som föreningen Skärgårdsredarna framför.	Transportstyrelsen noterar att Föreningen Svensk Sjöfart stöder Skärgårdsredarnas synpunkter på förslaget.
Kommers- kollegium		Enligt 6 § förordningen (1994:2029) om tekniska regler ska myndigheter under regeringen göra en anmälan till Kommerskollegium när de föreslår nya tekniska föreskrifter. Kommerskollegium anmäler sedan förslaget till Europeiska kommissionen i enlighet med 10 § förordningen om tekniska regler. Tekniska föreskrifter enligt förordningen om tekniska regler är bl.a. krav på varors egenskaper eller provning, begränsningar av varuansvändning, bestämmelser om återvinning av varor samt vissa förbudsbestämmelser. Tekniska föreskrifter kan även vara krav för digitala tjänster (informationssamhällets tjänster) t.ex. krav på den som tillhandahåller tjänsten, på tjänsten i sig eller på tjänstens mottagare.	Transportstyrelsen noterar att Kommerskollegium bedömer att föreskriftsförslaget är tekniska föreskrifter och att de därför bör anmälas, såvida det inte är fråga om ett strikt genomförande av internationella regler eller EU-lagstiftning. Föreskriftsförslaget rör reglering av säkerhetsorganisation. Hos rederier och på fartyg ska det finnas en organisation för hur säkerhetsarbetet bedrivs. Transportstyrelsens regler om säkerhetsorganisation innehåller inga

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Tekniska föreskrifter som inte anmälts fast de borde ha gjort det, saknar rättsverkan och kan inte tillämpas mot enskilda. Tekniska föreskrifter som genomför EU-lagstiftning behöver inte anmälas, om inte ett utrymme till nationella lösningar har utnyttjats. Transportstyrelsen har remitterat förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsorganisation för passagerarfartyg i nationell sjöfart. Transportstyrelsen anger att ändringsförslagen är förenliga med internationell rätt (ISM-koden) och EU-rätten. Generellt gäller att krav på provning, certifiering, typgodkännande, besiktning och andra typer av kontrollkrav utgör tekniska specifikationer enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler och ska anmälas till kommissionen. Även bestämmelser som börjar gälla efter att en produkt har släppts på marknaden och som väsentligen kan påverka en produkts sammansättning, natur eller försäljning är anmälningspliktiga s.k. ”andra krav”. Typiskt sett är andra krav olika typer av reglering av produktanvändning, t.ex. ur säkerhetshänsyn. Ett strikt genomförande av internationella regler/avtal som innebär att gemensamma regler antas inom hela EU undantas dock anmälningsplikt. Och som angetts ovan behöver tekniska föreskrifter som strikt genomför EU-lagstiftning inte anmälas, om inte ett utrymme till nationella lösningar har utnyttjats. Under förutsättning att Transportstyrelsens förslag innebär ett strikt genomförande av de internationella reglerna och EU-lagstiftning bedömer vi att förslagen inte behöver anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Av 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden, vilken hänvisar till tjänstedirektivet, följer att nya eller förändrade krav på tjänsteverksamhet ska anmälas till Kommerskollegium. Tjänster på transportområdet omfattas inte av tjänstedirektivets tillämpningsområde. Kommerskollegium bedömer att de tjänster som regleras i förslaget är sådana tjänster och att föreskrifterna därför inte omfattas av anmälningsplikt.	direkta krav på fartygskonstruktion eller utrustning, det är istället organisationen och säkerhetsarbetet ombord som regleras. Transportstyrelsens tillsyn av säkerhetsorganisationen mynnar förvisso ut i att ett certifikat utfärdas för fartyget, men certifikatet är ett intyg om att säkerhetsarbetet på fartyget bedrivs på ett sätt som stämmer överens med föreskrifterna och med rederiets säkerhetsorganisation. Certifikatet är alltså inte ett intyg hänförligt till fartyget (varan/produkten) i sig. Därför är vår bedömning att förslaget till ändringar inte innehåller sådana tekniska regler som innebär att förslaget behöver anmälas enligt förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Den bedömningen framgår också i konsekvensutredningen. Då Transportstyrelsen bedömt att det inte är fråga om tekniska regler saknas anledning att bedöma huruvida det är fråga om ett strikt införlivande av internationell- eller EU-rättslig reglering i syfte att avgöra om de föreslagna reglerna kan undantas från anmälningsplikten. Med anledning av Kommerskollegiums svar har Transportstyrelsen haft efterföljande kontakt med Kommerskollegium. Genom den

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
			dialogen har säkerställts att myndigheterna är överens i bedömningen att föreskrifterna inte är anmälningspliktiga.

Sändlista

Sjöfartsverket

Statens haverikommission

Arbetsmiljöverket

Kustbevakningen

Färjerederiet Trafikverket

Regelrådet

Kommerskollegium

Näringslivets Regelnämnd (NNR)

Svensk Sjöfart

SWEREF Skärgårdsredarna

Sjöfartens arbetsgivareförbund (SARF)

Sjöbefälsföreningen

SEKO Sjöfolk

Chalmers Tekniska Högskola

Sjöfartshögskolan LNU

Kungliga Tekniska Högskolan

Sjöräddningssällskapet

Sveriges Segelfartygsförbund

Sveriges Ångbåtsförening

Transportarbetareförbundet