

Konsekvensutredning av nytryck av Sjöfartsverkets kungörelse (SJÖFS 1982:14) om provning, inspektion, godkännande, kontroll och egenkontroll av container

Transportstyrelsens förslag:

- Att nytryck av SJÖFS 1982:14 görs för att överföra föreskrifterna till Transportstyrelsens författningssamling. Föreskrifterna föreslås få ett nytt namn: Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 20XX:X) om containersäkerhet.

Föreskriftsarbetet har syftat till:

- Att ändringar och tillägg genom resolutioner och cirkulär i International Convention for Safe Containers (CSC-konventionen) som ännu inte införlivats i svensk rätt, införs i föreskrifterna.
- Att regel 2 i bilaga 1 justeras så att den är i överensstämmelse med vad som anges i CSC-konventionen.
- Att vissa redaktionella ändringar görs i förtydligande syfte. Bland annat har strukturen av bilagor uppdaterats för att följa strukturen i konventionen.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Nytryck av SJÖFS 1982:14

Efter Transportstyrelsens bildande tilläts delar av Sjöfartsverkets författningssamling under en övergångsperiod utgöra en del av Transportstyrelsens författningssamling. I samband med olika införlivanden i föreskrifterna faller det sig naturligt att nytryck görs. Det kan konstateras att föreskriftsnamnet är långt, varför annat föreskriftsnamn övervägs.

1.2 Ändringar relaterade till CSC-konventionen

Den internationella sjösäkerhetsorganisationen (IMO) har genom godkännande av resolutionen MSC.355(92) samt dess korrigeringar i MSC 92/26/Add.1/Corr.1 och /Corr.2 framförallt beslutat om förtydliganden och vissa tillägg vad gäller godkännande av containrar vid provbelastning samt uppdatering angående vad som ska anges på säkerhetsskylten.

Vidare har ett antal cirkulär tillkommit, av vilka två bedöms behöva införas i föreskrifterna för att göra regelverket lättare att tillämpa. I cirkuläret CSC.1/Circ.138/Rev.1 och dess ändring CSC.1/Circ.151 meddelar IMO rekommendationer för harmoniserade tolkningar och implementering av CSC-konventionen.

I cirkuläret CSC.1/Circ.143 och dess ändring CSC.1/Circ.152 meddelar IMO riktlinjer för framtagning av program för fortlöpande egenkontroll (ACEP – Approved Continuous Examination Programme) samt hur myndigheten kan registrera och publicera godkända program.

Vidare kan det konstateras att regel 2 i bilaga 1 inte har införlivats helt i enlighet med bestämmelserna om egenkontroll i CSC-konventionen, varför regeln behöver justeras. I nuvarande lydelse i SJÖFS 1982:14 av regel 2, bilaga 1, anges att godkända program för fortlöpande kontroll (ACEP) ska genomgå revision vart 5:e år för att säkerställa att de bestämmelser som har godkänts fortfarande är tillämpliga. Bestämmelsen i CSC-konventionen gäller dock inte endast för ACEP utan även program för Periodic Examination Scheme (PES). Det finns inte heller någon bestämmelse i CSC-konventionen om att revision ska utföras vart 5:e år.

1.3 Redaktionella ändringar

Språket i SJÖFS 1982:14 behöver i vissa fall justeras och vidare följer inte föreskrifterna och bilagorna strukturen i konventionen.

2. Vad ska uppnås?

2.1 Nytryck av SJÖFS 1982:14

Med ett nytryck erhålls föreskrifter som ingår i Transportstyrelsens författningssamling och som omfattar tidigare fyra ändringsföreskrifter samt denna. Föreskriftsnamnet görs kortare och mer kärnfullt.

2.2 Ändringar relaterade till CSC-konventionen

Genom ändringarna beskrivna i 1.2 uppdateras föreskrifterna mot nu kända tillägg och ändringar och som därmed harmoniserar med den internationellt gällande CSC-konventionen. I sak uppnås genom ändringarna huvudsakligen en ökad tydlighet gällande metod och verifiering för godkännande av containrar och gällande containerägarens utformning av program för egenkontroll. Genom att införliva IMO-resolutionen uppfyller vi våra internationella åtaganden.

Vad gäller regel 2 i bilaga 1 uppnås överensstämmelse med CSC-konventionen vad gäller egenkontroll och granskning av godkända program för egenkontroll (avser både PES och ACEP).

2.3 Redaktionella ändringar

De redaktionella ändringarna syftar endast till att förtydliga texten på sådana ställen i föreskrifterna där det behövs. Vad gäller strukturen eftersträvas att denna så långt som möjligt ska följa konventionens struktur.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

3.1.1 Nytryck av SJÖFS 1982:14

Om nytryck inte görs, införs ändringar istället genom ändringsföreskrifter till SJÖFS 1982:14.

3.1.2 Ändringar relaterade till CSC-konventionen

Ändring enligt resolutionen och de två cirkulären som nämns i 1.2 syftar till att tydliggöra och komplettera vissa delar av konventionen. Om införlivande av nämnda IMO-dokument inte görs i svenska föreskrifter undanhålls berörd bransch i Sverige korrigerande uppgifter och möjlighet till ökad förståelse av regelverket gällande internationella krav på containersäkerhet. Om IMO-resolutionen inte införlivas, brister dessutom Sverige i sina internationella åtaganden.

Gällande regel 2 i bilaga 1 skulle effekten av att ingenting görs vara att nuvarande bestämmelse fortsätter att gälla, vilken inte helt är i enlighet med CSC-konventionens bestämmelser.

3.1.3 Redaktionella ändringar

De redaktionella ändringar som föreslås är inte av sådan dignitet att de får någon innehållsmässig betydelse, annat än att föreskrifterna även fortsättningsvis inte skulle följa konventionens struktur.

Eftersom de redaktionella ändringarna inte kommer att få några konsekvenser för användarna kommer dessa inte att redovisas ytterligare i denna konsekvensutredning.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Alternativ som inte innebär reglering har inte kunnat identifieras.

Vad gäller införlivande av resolutionen bedöms alternativ som inte innebär reglering inte vara relevant.

Man kan låta bli att införa cirkulär och i stället publicera informationen på webben. Genom att införa cirkulär som bilaga till föreskrifterna och genom att hänvisa till dessa, ges vägledning för dem som ska uppfylla kraven i föreskrifterna. Att besluta att inte införa dessa cirkulär innebär att regelverket kan bli mer svårtolkat.

3.3 Regleringsalternativ

Då ändringen endast rör uppdatering av ett redan införlivat regelverk är det naturligt att denna införs på samma plats, det vill säga i ett nytryck av SJÖFS 1982:14 med ändringar.

IMO-resolutionen föreslås införlivas i svensk rätt genom transformering, vilket innebär att nationella författningar ändras och anpassas enligt internationella överenskommelser som är bindande för Sverige. Det är genom transformering som CSC:s regler om containersäkerhet hittills har införlivats i svensk rätt, och det är därför det regleringsalternativ som bör användas vid införlivande av nu aktuella bestämmelser.

4. Vilka är berörda?

4.1 Ändringar relaterade till CSC-konventionen

- Containerägare (ska hålla containern i säkert skick och kontrollera den enligt gällande föreskrifter från Transportstyrelsen).
- Tullverket (har tillsynsansvar av containrar avseende att de är i godkänt skick, försedda med giltig säkerhetsskylt samt har genomgått egenkontroll inom föreskriven tid)
- Containertillverkare (ansöker hos relevant ackrediterat organ om godkännande av containern).
- Anmält organ enligt lagen (2011:791) om ackreditering och teknisk kontroll (tar emot ansökan från containertillverkare om typgodkännande av en container och utför provning samt avgör frågor om godkännande av containrar).
- SWEDAC (ackrediterar och anmäler till EU-kommissionen företag som ska utföra provning och avgöra frågor om godkännande av containrar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008).

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

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.

Ändringen av regel 2 i bilaga 1 påverkar containerägare med godkända program för fortlöpande egenkontroll (ACEP) positivt på så sätt att kravet på revision med fem års intervall i de nuvarande föreskrifterna tas bort. Detta innebär minskade kostnader för företag som äger containrar med godkända ACEP-program, eftersom tillsynen är avgiftsfinansierad enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter.

Enligt den nu föreslagna regleringen tidsbestäms inte det intervall som ska gälla för Transportstyrelsens granskning av godkända program för egenkontroll (ACEP och/eller PES), utan granskningen föreslås ske med differentierad regelbundenhet utifrån tidigare erfarenhet av hur egenkontrollarbetet bedrivs. Detta ger en ökad flexibilitet vad gäller granskningsintervallerna, vilket kommer berörda företag till godo.

Däremot ökar kraven på granskning för sådana containerägare med godkända program för återkommande egenkontroller (PES). I dagsläget påverkas dock inte något företag av denna regleringsändring eftersom det idag i Transportstyrelsens diarium inte finns några godkända PES-program.

I övrigt bedöms inga effekter uppkomma för företag till följd av de ändringar som nu föreslås.

5.2 Medborgare

Ingen del av förslaget bedöms få några effekter för medborgare.

5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Ingen del av förslaget bedöms få några effekter för regioner, landsting och kommuner.

Den statliga myndigheten SWEDAC behöver förhålla sig till förtydliganden och vissa tillägg vad gäller godkännande av containrar vid provbelastning som framgår i bilaga 2 i föreskriftsförslaget.

Vad gäller Transportstyrelsen kan vissa kostnader uppkomma i och med att den ändrade regleringen avseende myndighetens granskning av godkända program för ACEP och PES medför att granskningsprocess och rutiner behöver ses över.

5.4 Externa effekter

Ändringarna och tilläggen medför inga externa effekter.

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

Som redogjorts för i avsnitt 3 har det inte funnits några egentliga alternativ eftersom det rör sig om ett införlivande av en internationell överenskommelse.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Föreskrifterna meddelas med stöd av 16 § containerförordningen (1980:640), enligt vilket Transportstyrelsen får meddela föreskrifter, utöver föreskrifter om avgifter för tillsyn enligt containerlagen (1980:152), om ytterligare föreskrifter i de frågor som anges i containerlagen och containerförordningen.

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

Det saknas EU-rättslig reglering på området. Föreslagen ändring går inte utöver några internationella regler.

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

Ändringen genom resolutionen föreskriver ikraftträdande den 1 juli 2014 medan dess två justeringar samt de sex cirkulären, som är daterade mellan 2013 och 2016, inte föreskriver något datum för ikraftträdande. Det bedöms vara tillräckligt att information om införlivandet publiceras på Transportstyrelsens hemsida.

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 svaret 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?

Ändringarna innebär en ökad tydlighet för reglerna kring containersäkerhet vilket bedöms gynna branschen genom minskad risk för skador på personer, gods, fordon och lastbärare.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Syftet med ändringarna och tilläggen i CSC-konventionen är att öka säkerheten generellt i transportkedjan mot olyckor och skador på personer och gods till följd av korrekt säkerhetsskylt, tydligare beskrivna metoder för provbelastning och komplettering med en bilaga med riktlinjer för utformning av program för återkommande egenkontroll, och bidrar därmed till att uppfylla hänsynsmålet.

C. Företag

Eftersom regleringen inte bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt beskrivs samtliga konsekvenser för företagen under avsnitt 5.1

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag				Förtydligande av nuvarande regler
Medborgare	-	-	-	Ingen påverkan
Staten m.fl.				Ingen påverkan
Externa effekter				Ingen påverkan
Totalt				Inga kända konsekvenser kan noteras

E. Samråd

Förslaget skickas på remiss till bl.a. följande instanser: SWEDAC, Tullverket, Sveriges hamnar, Kustbevakningen, Föreningen Svensk Sjöfart samt Seaco.

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

Johan Troive
projektansvarig
E-post: johan.troive@transportstyrelsen.se

Christine Vallhagen
Jurist
E-port: christine.vallhagen@transportstyrelsen.se

REMISS