

Konsekvensutredning, 2025-003094

1 Redogörelse för problemet, konsekvenser och alternativ

1.1 Beskrivning av problemet och vilken förändring som eftersträvas

Med anledningen av en revidering av EU:s system för fiskerikontroll införs ändrade och nya krav för rapportering för aktörer som på olika sätt hanterar fiskeriprodukter. De nya och ändrade EU-bestämmelserna finns i den reviderade kontrollförordningen¹ och den nya genomförandeförordningen². På grund av den förändrade EU-lagstiftningen behöver de nationella föreskrifterna uppdateras. Delar av de föreslagna ändringarna i remissen avser sådana anpassade förändringar, såsom nya hänvisningar och strykningar av lydelse som inte är förenliga med den ändrade EU-regleringen eller numera framgår direkt av EU:s regelverk. Förslaget inkluderar anpassningar för att undvika dubbelreglering samt även redaktionella ändringar i form av rättningar. Det införs även en ny definition för förstahandsmottagare i syfte att förtydliga de nationella föreskrifterna.

Utöver dessa ändringar så föreslås även ett utökat undantag för transportörer gällande transportdokument.

De nya EU-kraven gällande förstahandsmottagares rapportering av avräkningsnota och deklaration om övertagande samt transportörers skyldigheter att upprätta och skicka in transportdokument träder i kraft den 10 januari 2026.

Förstahandsmottagare

Den som köper, eller förmedlar, fiskeriprodukter från havet i första handelsledet ska vara registrerad förstahandsmottagare och rapportera sina inköp elektroniskt till Havs- och vattenmyndigheten (HaV). Kraven för rapportering för förstahandsmottagare regleras på EU-nivå

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2842 av den 22 november 2023 om ändring av rådets förordning (EG) nr 1224/2009, och om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1967/2006 och (EG) nr 1005/2008 och Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2016/1139, (EU) 2017/2403 och (EU) 2019/473 vad gäller fiskerikontroll.

² Vid remissutskick är den reviderade genomförandeförordningen beslutad men inte publicerad. Detta innebär att hänvisningarna till den kommer att behöva ändras när den publicerats. Publiceringen av den nya genomförandeförordningen kommer att ske före remissens ikraftträdande datum.

i kontrollförordningen³ och i genomförandeförordningen⁴. Det remitterade ändringsförslagen omfattar:

- Införande av definition för förstahandsmottagare i syfte att förtydliga föreskriften om vilka aktörer som omfattas av bestämmelserna.
- Nya hänvisningar till EU-förordningarna.
- Strykningar för att undvika dubbelreglering samt för att undvika att föreskrifterna strider mot EU-förordningen.

Det remitterade förslagen gällande förstahandsmottagare innebär inga utökade nationella krav utan är endast ändringar för att anpassa föreskriften till den kommande EU-lagstiftningen. Vissa av ändringarna har för avsikt att förtydliga genom korrigeringar och klarspråk. De föreslagna ändringarna i sig bidrar därför inte till en stor påverkan för aktörer och myndigheter.

Transportörer

I nuvarande EU-bestämmelser finns möjlighet för medlemsstater att tillämpa undantag från kravet att upprätta och skicka in transportdokument i de fall transporten sker inom hamnområdet eller som längst 20 km från landningsplatsen. Sverige har valt att implementera möjligheten till undantag (FIFS 2004:25 11 kap. 10 §). I de reviderade EU-bestämmelserna kvarstår möjligheten för medlemsstater att implementera undantag men med ett utökat område till 25 km.

För att underlätta för fiskerinäringen och transportörer föreslår HaV att FIFS 2004:25 ändras så att undantaget utökas till 25 km.

1.2 Beskrivning av vilka konsekvenser som bedöms uppstå om ingen åtgärd vidtas

Förstahandsmottagare

En del av de föreslagna ändringarna är följdändringar som krävs för att vi ska följa de nya EU-kraven. Dessa ändringar omfattar uppdatering av hänvisningar till artiklar i förordningar samt strykningar av lydelse som strider mot de nya kraven. Dessa ändringar bedöms som nödvändiga för att Sverige ska uppfylla de skyldigheter vi har gentemot EU. Att inte vidta några åtgärder gällande detta är därför inget alternativ.

Det finns även ändringar som endast är av mer redaktionell karaktär som syftar till att göra föreskrifterna tydligare och mer lättförståeliga. Dessa ändringsförslag medför dock inga ändringar i sak. Ifall ingen åtgärd vidtas innebär det att föreskrifterna inte blir tydligare. Något som i sin tur kan påverka aktörerna negativt.

Transportörer

Ändringen gällande transportörers rapportering är inte tvingande av EU-kraven. Ifall ingen åtgärd vidtas skulle konsekvenserna innebära fortsatta kostnader för transportörer i samma utsträckning som i dagsläget, i form av arbetstid och administrativa kostnader. Rapporteringen bedöms vara

³ Rådets förordning (EG) nr 1224/2009 av den 20 november 2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs.

⁴ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 404/2011 av den 8 april 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1224/2009 om införande av ett kontrollsystem i gemenskapen för att säkerställa att bestämmelserna i den gemensamma fiskeripolitiken efterlevs.

särskilt betungande för små företag som riskerar att påverkas negativt i högre grad. För HaV skulle det innebära det att det blir fortsatta utgifter i form av handläggning och pappershantering.

1.3 Beskrivning av de olika alternativ som finns för att uppnå förändringen och de fördelar respektive nackdelar som bedöms finnas med dessa

Följdändringarna gällande förstahandsmottagares rapportering syftar till att anpassa FIFS 2004:25 till de nya EU-kraven. Det är därför inte ett alternativ att ingen åtgärd vidtas. Med detta som grund har vi identifierat två alternativ. (1) Att genomföra ändringar för förstahandsmottagare samt införa lättnader för transportörers rapportering. (2) Att enbart införa ändringarna för förstahandsmottagare och inte inkludera ändring för transportörer.

1. Att genomföra ändringar för förstahandsmottagare samt införa lättnader i transportörers rapportering. Föreskrifterna anpassas genom följdändringar gällande förstahandsmottagares rapportering så att de inte strider mot de nya EU-kraven och omfattar även redaktionella ändringar. Förutom ändringarna gällande förstahandsmottagares rapportering inkluderas en ändring så att möjligheten att tillämpa undantag för skyldigheten att rapportera och skicka in transportdokument upp till 25 km från landningsplatsen nyttjas.

- Fördelar:

Administrativ och kostnadsmässig lättnad för transportören. Kravet att upprätta och skicka transportdokument kan vara betungande för aktörerna. Detta gäller framförallt när det gäller små mängder som transporteras korta sträckor av små företag. En anledning är att det är särskilt vanligt för små företag att utföra transporter inom avståndet 25 km från landningsplatsen. Detta alternativ innebär en förenkling då fler transportörer kommer omfattas av undantaget. Det beräknas leda till minskande fortlöpandekostnader för transportören då det innebär minskad arbetstid för rapportering samt minskade administrativa kostnader för de som skickar in dokumenten per post. Även för myndigheten bidrar det till minskade kostnader i form av minskad pappershantering, registrering och arbetstid. Detta alternativ bedöms inte påverka kontrollnyttan då kontrollanter vid behov har möjlighet att följa transportören mellan landningsplats och transportplats då det handlar om korta sträckor. En annan fördel är att vi nyttjar möjligheten att införa förenklingen från första dagen det är tillåtet enligt de nya EU-kraven, till skillnad mot alternativ (2). Alternativ (2) skulle innebära antingen en försening av förenklingen, eller alternativt, att möjligheten inte tas tillvara på alls. I maj 2024 infördes undantag för att skicka transportdokument inom 20 km från landningsplatsen. Före det gällde endast undantag för transport inom hamnområdet. Bedömningen är att denna regeländringen har haft en positiv effekt för aktörer och myndigheten. De redaktionella ändringarna gällande förstahandsmottagares rapportering bedöms leda till att föreskrifterna blir tydligare och lättare att förstå.

- Nackdelar

Kan upplevas otydligt och skapa förvirring om flera remisser gällande transportörers rapportering genomförs under kort tid. Fler föreskriftsändringar gällande rapportering för transportörer kommer behöva genomföras det närmsta året och kommer genomföras så snart ett elektroniskt rapporteringssystem för transportdokument är på plats. Att samla samtliga föreskriftsändringar gällande transportörers rapportering i en remiss kan öka tydligheten.

2. Att enbart införa ändringarna för förstahandsmottagare och inte införa någon förändring i transportörers rapportering. Detta alternativ innebär att möjligheten att tillämpa undantag för transportdokument för upp till 25 km inte nyttjas.

- **Fördelar:**

Det blir färre föreskriftsändringar i denna remiss än alternativ (1). Fler föreskriftsändringar, gällande rapportering för transportörer, kommer behöva genomföras det närmsta året. Ändringarna beror på de nya EU-kraven och kommer genomföras så snart ett elektroniskt rapporteringssystem för transportdokument är på plats. Om vi istället väntar med att införa undantaget för 25 km och genomför samtliga föreskriftsändringar gällande transportörers rapportering samtidigt skapas en enhetlighet och tydlighet. Precis som i alternativ (1) bedöms de redaktionella ändringarna gällande förstahandsmottagares rapportering leda till att föreskrifterna blir tydligare och lättare att förstå.

- **Nackdelar**

Kraven blir strängare än vad den nya EU-regleringen ger möjlighet till. Vi tar då inte tillvara på den möjlighet som bedöms medföra en minskning av kostnader för både transportörer och myndigheten. Ett fortsatt krav för transportörer att upprätta och skicka transportdokument för sträckor mellan 20–25 km innebär att de får ökade administrativa kostnader jämfört med alternativ (1). Dessa kostnader är särskilt betungande små företag eftersom det är särskilt den typen av företag som utför transporter inom detta avstånd från landningsplatsen. HaV behöver fortsatt hantera samma mängd transportdokument som idag.

1.4 Beskrivning av det eller de alternativ som bedöms lämpligast och av vilka skäl

HaV:s bedömning är att alternativ (1) är det lämpligaste alternativet. Möjligheten att utöka undantaget, för skyldigheten att skicka transportdokument till 25 km, bedöms vara positiv för såväl aktörer och myndigheten. Alternativ (2) skulle innebära att denna möjlighet inte nyttjas. Det skulle innebära mer omfattande påverkan för aktörer och myndigheten i form av fortlöpande kostnader samt en ökad arbetsbelastning jämfört med alternativ (1), utan någon tydlig ökad kontrollnytta. Det är därför inte motiverat att genomföra alternativ (2).

2 Förslagets relation till EU-rätten

2.1 Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Förstahandsmottagare

De föreslagna ändringarna överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU. Anledningen till att de ändringar som vi beskriver som följdändringar föreslås är att anpassa de nationella föreskrifterna så att de inte strider mot de nya EU-kraven. De ändringar som vi beskriver som redaktionella ändringar innebär inga nya krav utan har för avsikt att förtydliga föreskrifterna genom korrigeringar och klarspråk. Det remitterade förslaget innebär inga nya krav i nationella föreskrifterna, utöver de som tillkommer genom de nya EU-kraven.

Transportörer

Även de föreslagna ändringarna gällande transportdokument överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU. De nya EU-kraven ger möjlighet för medlemsstater att ge undantag för att upprätta och skicka in transportdokument vid transport upp till 25 km från landningsplatsen.

3 Rättsliga grunder

3.1 Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Enligt 5 kap. 1 § förordning (1994:1716) om fisket, vattenbruket och fiskerinäringen har HaV bemyndigande att meddela föreskrifter om att näringsidkare som befattar sig med fiskeriprodukter som omfattas av EU-förordningar om den gemensamma fiskeripolitiken ska lämna uppgifter bland annat om fiskefartyg, landning och försäljning.

4 Analys av förslagets konsekvenser

4.1 Beskrivning av de övergripande konsekvenserna

Förstahandsmottagare

De föreslagna ändringarna, rörande förstahandsmottagares rapportering, bedöms inte resultera i några stora övergripande konsekvenser för varken myndigheter eller aktörer.

Transportörer

De föreslagna föreskriftändringarna är att utöka undantaget för transportdokument från 20 km till 25 km landningsplatsen samt inom hamnområdet. I maj 2024 infördes undantag för att skicka transportdokument inom 20 km från landningsplatsen. Före det gällde endast undantag för transport inom hamnområdet. I remissen⁵ för ändringen 2024 utfördes en grundlig konsekvensutredning kring frågan om att införa undantag. Grunderna för de bedömningar vi

⁵ HaV dnr: 2024-001467

gjorde då kvarstår. Bedömningen är att den tidigare regeländringen har haft en positiv effekt för aktörer och myndigheten, utan att det har påverkat kontrollnyttan negativt.

En utökning av undantaget bedöms få positiva konsekvenser för transportörer och för myndigheten. Rapporteringen av transportdokument kan vara en tidskrävande process. Detta gäller framförallt för små företag som transporterar små mängder korta sträckor.

4.2 Beskrivning och beräkning av förslagets kostnader och intäkter för

4.2.1 Staten

Förstahandsmottagare

De föreslagna ändringarna innebär vissa initiala kostnader för HaV i form av föreskriftsarbete och informationsinsatser. Förslaget bedöms inte innebära några intäkter till staten.

Transportörer

De föreslagna ändringarna beräknas leda till en reducering av kostnader för myndigheten. I de gällande kraven är identiteten för transportören inte en obligatorisk uppgift. Det är därför svårt att göra en uppskattning av hur stor minskningen av inskickade transportdokument skulle bli. Däremot vet vi att ändringen som genomfördes 2024 ledde till en minskning av inskickade transportdokument. Under 2023 skickades totalt 1616 transportdokument in och under 2024 skickades det in 1229. Våra uträkningar visar att kostnaderna för hanteringen av 100 transportdokument är mellan 7000 och 10 000 kr. Denna uppskattning är baserat tiden för det manuella arbetet (utskrift, registrering, scanning och arkivering samt kontroll) och den genomsnittliga timlönen för handläggare.

4.2.2 Kommuner och regioner

Föreskriftsförslaget innebär inte några kostnader eller intäkter för kommuner och regioner.

4.2.3 Företag

Cirka 180 företag är registrerade som förstahandsmottagare hos HaV och rapporterar avräkningsnotor och deklaration om övertagande. Av dessa är 15 stora företag som årligen omsätter över 200 000 euro och rapporterar genom XML-fil. Resterande är små företag och har en årlig omsättning under 200 000 euro och rapporterar genom notaklienten. Omkring 50 företag är enskilda firmor. Totalt skickade 86 svenska företag in 22 003 stycken avräkningsnotor under 2024. Rapportering av deklaration av övertagande är inte lika vanligt. Under 2024 var det färre än tio svenska företag som rapporterade deklaration om övertagande. De föreslagna ändringarna bedöms inte innebära ökade kostnader för företagen, i och med att de inte innebär några övriga ändringar utöver de som tillkommer genom de nya EU-kraven. Däremot innebär de nya EU-kraven ökade fortlöpande kostnader för dem i form av ökad arbetstid för rapportering.

Ingen särskild hänsyn tas till små och medelstora företag i och med att följdändringarna är nödvändiga för att vi ska följa de skyldigheter vi har gentemot EU. De redaktionella ändringarna är gynnsamma för samtliga företag, oavsett storlek.

Transportörer

Den föreslagna ändringen gällande transportdokument innebär minskade kostnader för företag då fler transportörer kommer omfattas av undantaget. Det kommer att bidra till positiva konsekvenser i form av att de inte behöver lägga ner lika stor arbetstid för rapportering. För de som skickar in dokumenten per post innebär ändringen även minskade administrativa kostnader. För en transportör som omfattas av undantaget och skickar in sina dokument per post skulle kostnaderna minska med 22 kronor per inskickad rapport. För 100 resor skulle besparingen bli 2200 kr jämfört med idag. Denna beräkning inkluderar endast kostnaderna för frimärken. Den föreslagna ändringen beräknas underlätta särskilt för små och medelstora företag. Detta då det är särskilt den typen av företag som utför transporter inom detta avstånd från landningsplatsen.

4.2.4 *Andra enskilda*

Samtliga berörda aktörer är näringsidkare. Därför bedöms inte bli någon påverkan för enskilda av förslaget.

4.3 Beskrivning och, om möjligt, en beräkning av andra relevanta konsekvenser än sådana som anges i punkten 1

De föreslagna ändringarna bidrar i sig inte till några andra relevanta konsekvenser.

4.4 Redogörelse för vilka åtgärder som vidtagits för att förslaget inte ska medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som bedöms vara nödvändigt för att uppnå dess syfte

En särskild åtgärd som har vidtagits för att minska långtgående kostnader är att nyttja den möjligheten som ges av de nya EU-kraven att ändra avståndet när undantag från skyldighet att skicka transportdokument till 25 km från landningsplatsen. Bedömningen är att denna ändring kommer leda till positiva effekter och minskade kostnader både för transportörer och myndigheten. Förslaget gällande förstahandsmottagares rapportering omfattar inga ändringar som bedöms leda till andra kostnader eller begränsningar som inte följer av Sveriges anslutning till EU.

4.5 Bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

De nya EU-kraven träder i kraft 10 januari 2026. Det remitterade förslaget måste därför träda i kraft då. De nya EU-kraven innebär stora ändringar för fiskerikontroll i stort. HaV har därför tagit fram en kommunikationsplan för att säkerställa att ändringarna kommuniceras på bästa sätt. Informationsinsatser i form av uppdatering av hemsidan, nyhetsbrev och mejlutskick till målgrupper. Dialog med branschorganisationer påbörjas under hösten. Målet är att det ska vara lätt för aktörer att förstå vilka ändringar som påverkar just dem.

4.6 Beskrivning av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas

Konsekvenserna av förslaget kan utvärderas löpande under 2026. Fiskeriövervakningsenheten kommer även att erbjuda support för rapportering för de berörda aktörerna och kommer i det stödet kunna göra en bedömning kring behov av förändringar av rapporteringssystem och föreskrifter.

5 Kommuner och regioner

Förslaget bedöms inte inskränka den kommunala självstyrelsen.

6 Kontaktperson

För eventuella frågor kontakta:

Lisa Loeb tfn. 010-698 6068.