

## Nyhetsbrev 6, april 2019

### Utredning inför ändrade föreskrifter

#### Konsekvensutredning krävs för nya föreskrifter

Innan Transportstyrelsen beslutar om nya föreskrifter har vi skyldighet att utreda konsekvenser och dokumentera dem i en konsekvensutredning. Alla förvaltningsmyndigheter under regeringen har det kravet på sig och utredningen av konsekvenserna görs utifrån [förordningen om konsekvensutredning vid regelgivning](#). En konsekvensutredning ska innehålla en beskrivning av problemet och vad man vill uppnå samt en beskrivning av vilka alternativa lösningar som finns. Om det finns behov av särskilda informationsinsatser ska det också anges. Innan föreskrifterna beslutas skickas konsekvensutredningen och föreskriftsförslaget på remiss till statliga myndigheter, kommuner, landsting, organisationer, näringsliv och andra som på ett betydande sätt berörs. Därigenom kan man få med så många olika aspekter som möjligt när regler skapas.

Transportstyrelsen påbörjade nyligen utredningen av konsekvenserna av ändrade regler för lotsplikt och lotsdispens. Ett utkast av konsekvensutredningen är tänkt att vara klart i december och remitteras i januari 2020.

#### Konsekvenser av olika regleringsalternativ

Utredningen ska beskriva vilka konsekvenser, kostnadsmässiga och andra, som regleringen medför och den ska innehålla en jämförelse av konsekvenserna av de övervägda regleringsalternativen. I utredningen beskriver vi vilka effekterna blir om en reglering inte kommer till stånd, vilka som berörs av regleringen och vad myndighetens beslutanderätt grundar sig på.

Exempel på vilka effekter de nya föreskrifterna kan få är att godsflödet ökar eller minskar på olika platser, att godsflödet förflyttas från land till sjö, och att arbetstillfällena blir fler eller färre i olika rederier och hamnar. De nya föreskrifterna väntas få stor påverkan och det är därför viktigt att få med många olika aspekter i konsekvensutredningen, som ligger till grund för beslutet om de nya föreskrifterna.

### EU-relaterade bedömningar

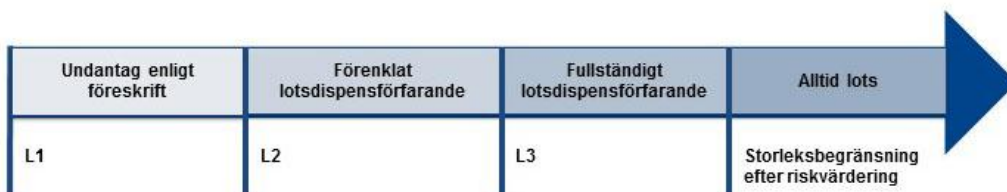
Konsekvensutredningen ska också innehålla en bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen och en bedömning av om särskild hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande.

### Hur påverkas företagen?

Regleringen kan ge effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga. Därför ska vi bland annat tala om hur många företag som berörs, vilka branscher de är verksamma i och storleken på företagen. Vi ska också beskriva tänkbara konsekvenser för företag i form av tidsåtgång, kostnader, förändrade konkurrensförhållanden eller annat. De förändringar företagen behöver göra i verksamheten och om regleringen tar hänsyn till små företag, tar vi också upp.

### Så kan det framtida riskbaserade lotsdispenssystemet se ut

Bilden visar hur det framtida systemet för lotsdispenser kan komma att se ut. L avser fartyglängd.



### Riskenivåer för lotsleder och fartyg styr krav på besättning och utrustning

Lotslederna klassas i de olika riskenivåerna lägre, medel och högre risk. [Parametrarna för riskvärdering av farleder som vi tidigare berättade om hittar du på webben.](#) Även fartygens risk klassas i tre olika nivåer som baseras på last, bunker och konstruktion. När det står klart vilken typ av fartyg som ska trafikera en led med en viss risk bedömer Transportstyrelsen befälets kompetens och erfarenhet och fartygets besättning och utrustning. Vi kommer att ställa högre krav på erfarenhet, kunskaper och utrustning vid en ansökan om lotsdispens som gäller ett fartyg med högre/medel risk som ska trafikera en farled med högre/medel risk än vid en ansökan om

lotsdispens som gäller ett fartyg med lägre risk som ska trafikera en farled med medel/lägre risk.

Tanken med ett förändrat förfarande för lotsdispenser är att göra ansökningsprocessen enklare när det går. Det kan även för vissa fartygskategorier i vissa farleder leda till minskade kostnader för att erhålla en lotsdispens. Lotsdispens innebär en möjlighet att kunna trafikera en farled med ett eller flera fartyg utan att anlita lots men med bibehållen säkerhet. Om man har möjlighet att erhålla en lotsdispens kan det innebära lägre lotsningskostnader för rederier.

Längd 1 innebär att en generell gräns för lotsplikt införs som föreslås vara 70 meter. Alla fartyg omfattas av den, men man kan vara undantagen lotsplikt om man uppfyller vissa villkor och man kan också ansöka om dispens från lotsplikt.

#### Undantag enligt föreskrifter

Transportstyrelsen utreder ett förslag om generell lotsplikt på samma nivå i allt svenskt vatten med möjlighet till undantag enligt föreskrifter.

Undantaget omfattar fartyg med lägre/medel risk med en längd mellan L1 och L2 och gäller i lotsleder med lägre/medel risk. Dessa fartyg behöver inte ansöka om lotsdispens. Man ska enkelt kunna läsa sig till när undantag från lotsplikt enligt föreskrifterna gäller.

#### Förenklat lotsdispensförfarande

Tanken är också att införa ett förenklat lotsdispensförfarande för att, när det är möjligt med hänsyn till en riskbaserad värdering, göra det enklare och sänka kostnaden för att erhålla en lotsdispens. Ansökningsprocessen blir enklare på så sätt att man kan validera erfarenheter som motsvarar de kunskaper som man visar vid praktiska och teoretiska prov. Därigenom förenklas hanteringen och man minskar tidsåtgången för att erhålla en lotsdispens.

#### Fullständigt lotsdispensförfarande

Fullständigt lotsdispensförfarande planeras att ske enligt dagens regler. När man ansöker om dispens och följer fullständigt lotsdispensförfarande genomför man praktiska och teoretiska prov.

#### Absolut krav på lots

Det finns begränsningar som gör att ett fartyg alltid behöver lots. Det gäller fartyg av en viss storlek och med viss farlig last, fartyg som är registrerade i ett land som är svartlistat eller tankfartyg med enkelskrov över en viss storlek.