

negativt både för befälhavarens arbetsmiljö och sjösäkerheten. Transportstyrelsen bedömer dock att de positiva aspekterna av områdesundantag överväger dess negativa aspekter.

6.2.3 Lotsdispens

Ledanknuten lotsdispens

Då ledanknuten lotsdispens inte förändras mer än att benämningen ändras till lotsdispens påverkas inte befälhavare.

Möjligheten att komplettera en lotsdispens med ett område i anslutning till en lotsled ersätter till vissa delar den generella lotsdispensen. De befälhavare som har ett behov av att nyttja sin dispens i ett område utanför en lotsled kommer i och med detta inte att bli drabbade.

Tillfällig lotsdispens

Att behålla tillfällig dispens ger befälhavare som har kunskap och erfarenhet av en viss verksamhet möjligheten att söka ett undantag från lotsplikten. Detta minskar kostnaderna för ett rederi då en lots inte behöver anlitas.

Generell lotsdispens

Genom att Transportstyrelsen avskaffar generell lotsdispens kommer de befälhavare som vill fortsätta att bedriva berörd trafik att behöva ansöka om lotsdispens i de aktuella lotslederna. De generella lotsdispenserna kommer att kunna omvandlas till lotsdispenser genom att deras innehavare ansöker om förnyelse av lotsdispens i de aktuella lotslederna. När en generell lotsdispens ska omvandlas till flera enskilda lotsdispenser föreslår Transportstyrelsen att avgiften för förnyelse av lotsdispens för samtliga berörda lotsleder ska sättas ned till motsvarande avgiften för förnyelse av en stycken lotsdispens. På detta sätt mildrar Transportstyrelsen den administrativa kostnad som föreskriftsförslaget medför för företagen vid övergången från generella lotsdispenser till lotsdispenser.

Lotsdispens genom förenklat förfarande

Vi har utrett alternativa sätt för hur ett förenklat förfarande för lotsdispens skulle kunna utformas. För att få fram realistiska kostnader har vi utrett tre olika farledslängder och använt två exempelfartyg. Vi synliggör vilken påverkan förslaget har på företag genom att ställa kostnaderna för lotsdispens genom förenklat förfarande mot den kostnad som lotsdispens genom fullständigt förfarande ger. Utredningen visar att farledslängden inte är avgörande. Skillnaden i kostnad mellan fullständigt förfarande och de olika alternativ till förenklat förfarande som har utretts är i procent snarlika oavsett längden på farleden.

Vi har utgått från två fartyg med en längd av 124 meter och 130 meter samt en farled som är 10 nautiska mil. En prövning genom fullständigt förfarande för dessa fartyg kostar ca **92500** kronor en led som är 10 nautiska mil. Ett fullständigt förfarande inkluderar 2 informationsresor, 2 praktiska prov, ett teoretiskt prov och Transportstyrelsens avgifter.

Om teoretiskt och praktiskt prov ersätts med 2 resor med lots minskar kostnaden med ca **10** %. Sjösäkerheten skulle kunna försämrars genom detta

alternativ då befälhavaren inte genomför det teoretiska eller de praktiska proven för lotsdispens. Transportstyrelsen bedömer att kostnadsvinsten för rederier inte väger upp den försämring av sjösäkerheten som detta alternativ kan medverka till.

Om även resor med lots i exemplet ovan tas bort blir kostnaden ca **50 %** lägre, **48500** kronor, än vid ett fullständigt förfarande. Även vid detta alternativ skulle sjösäkerheten kunna försämrast.

Detta alternativ blir dock intressant för rederier då dess kostnad endast uppgår till knappt hälften av kostnaden för lotsdispens genom fullständigt förfarande. Befälhavaren ska genomföra informationsresor med lots i farledens båda riktningar, vilket ger bra information och tips om vad han eller hon ska tänka på vid fartygets framförande. Informationsresa innebär även att en myndighetsperson kommer ombord på fartyget och får en uppfattning om allt står rätt till och kan vidta åtgärder vid misstanke om missförhållanden. Detta är det alternativ som vi förespråkar.

Om vi till det senaste förfarandet där kraven för en dispens vid förenklat förfarande är två informationsresor lägger till ett teoretiskt prov ökar kostnaden marginellt, ca **3 %**. Det teoretiska provets genomförande minskar dock rederiers flexibilitet då tid behöver avsättas för befälhavaren att genomföra provet. Vi bedömer att tillgängligheten för rederier och befälhavare väger tungt och väljer därför att förespråka att det teoretiska provet från det fullständiga förfarandet ersätts med ett webbaserat prov vilket ökar flexibiliteten.

6.2.4 Provledare

Förslaget om att ett rederi kan ansöka om att få genomföra prövning av lotsdispens i egen regi är en ny möjlighet som inte finns i dagens regelverk.

Fördelen med föreslagna alternativ är framförallt att resurser i form av lotsar frigörs och kan ägna sig åt lotsningar i stället för att leda prov samt att rederier inte behöver vänta på att en förordnad lots ska finnas tillgänglig. Även om väntetiderna för att få en förordnad lots inte är långa i dag krävs en viss inställetid. Rederierna blir inte heller bundna till att ett fartyg eller en befälhavare måste befinna sig på en bestämd plats när teoretiska prov ska genomföras. Även rederiers kostnad för att anlita en förordnad lots för att utföra proven minskar med denna lösning.

Risken med ett system där ett rederi leder prov för sina egna befälhavare är partiskhet och att provledarens kunskap kan vara smal till följd av att rederier ofta endast har en fartygstyp. Det kan därmed bli brister i kunskapsbanken när man enbart handhar sin egen fartygsflotta. Erfarenheten hos ett rederis provledare kommer sannolikt inte att vara lika bred som erfarenheten hos en förordnad lots. Till skillnad från en provledare på ett rederi som har en eller ett fåtal fartygstyper kör en förordnad lots en mängd olika fartygstyper och trafikerar dessutom den aktuella farleden under årets alla säsonger med varierande väder- och trafikförhållanden. En annan negativ effekt är att de förordnade lotsarnas kunskaper även påverkas om Sjöfartsverket inte längre leder prov för lotsdispens på fartygen som trafikerar en viss lotsled.

6.2.5 Assistans av bogserbåt

Innan en befälhavare får göra det praktiska provet för en lotsdispens som inkluderar assistans av bogserbåt kan Transportstyrelsen enligt föreskriftsförslaget ålägga befälhavaren vissa åtaganden.

Kravet att en befälhavare ska redovisa sina erfarenheter av att under assistans av bogserfartyg aktivt ha deltagit i framförandet av fartyget kan medföra att befälhavaren kan åläggas att göra en resa med assistans av bogserbåt innan han eller hon får utföra det praktiska provet för komplettering av lotsdispens med medgivande om assistans av bogserfartyg, som även ger rätt att nyttja bogserbåt utan assistans av lots.

Transportstyrelsens tanke bakom detta krav är att tillse att befälhavaren har nödvändig erfarenhet av utnyttjande av bogserfartyg innan provet utförs.

Vi ser dessa åtaganden som rimliga utifrån ett sjösäkerhetsperspektiv och bedömer att det inte kommer att medföra några större konsekvenser.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Förordning (1982:569) om lotsning m.m. 4, 5 och 9 §§.

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

Regleringen hör till nationell rådighet och omfattas inte av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

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

För att de nya lotsningsreglerna ska kunna tillämpas vid ikraftträdandet kan Sjöfartsverket, som ansvarar för tillhandahållande av lotsar, behöva göra vissa justeringar i sin organisation till följd av de förändringar som sker med anledning av de nya reglerna kring lotsplikt och ett eventuellt ökat eller minskat behov av lots i olika områden. Även om påverkan kan bli betydande i enstaka hamnar ser vi inte att någon väsentlig skillnad kommer att uppstå jämfört med dagens behov av lots.

Transportstyrelsen behöver ha utvecklat flera IT-lösningar för att möjliggöra optimal tillämpning av de nya lotsningsföreskrifterna. Detta innefattar:

- en digital guide som på ett lättillgängligt sätt förklarar reglerna för lotsplikt,
- en anpassning av e-tjänst för ansökan om lotsdispens,
- en webbutbildning om lotsdispens på hemsidan,
- ett handläggarstöd till lotsdispenshandläggare för bedömning av risk vid beslut om lotsdispens, och
- att anpassa Transportstyrelsens datasystem för lotsdispenser.

För att andra avgifter för lotsdispens ska börja gälla behöver Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter revideras. De reviderade avgiftsföreskrifterna bör vara i kraft när de nya lotsningsföreskrifterna träder i kraft.

För att de nya lotsningsföreskrifterna ska få ett så smidigt ikraftträdande som möjligt planerar Transportstyrelsen att informera berörda målgrupper såsom Sjöfartsverkets lotsningsorganisation, rederier, lotsdispensinnehavare och andra intresseorganisationer. På detta sätt vill vi underlätta för målgrupperna att sätta sig in i vad de nya reglerna innebär innan de träder i kraft.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

De ändringar som Transportstyrelsen föreslår bidrar till att funktionsmålet påverkas i positiv riktning. Transportstyrelsen har gjort en grundläggande riskvärdering av farleder och fartyg som väntas medföra att tillgängligheten på sjön ökar och att sjösäkerheten bibehålls eller höjs.

Föreskriftsförslaget inför en möjlighet till lotsdispens för rederier som transporterar vissa kem- och gaslaster, vilket kan minska deras kostnader för anlitande av lots och för att invänta att en lots ska komma ombord inför ankomst och avgång. Transporttiden för leverans av gods på sjön kan förkortas något genom att fartyg i mindre utsträckning behöver ligga stilla och invänta en tillgänglig lots. Vidare skapar regelförslaget utökade möjligheter för befälhavare att beviljas lotsdispens och en del av de befälhavare som i dag har möjlighet till lotsdispens kan genom föreskriftsförslaget ansöka om lotsdispens med ett snabbare förfarande och till en lägre avgift. Samtliga dessa åtgärder väntas ge mer flexibla och tillgängliga sjötransporter, utan att göra avkall på sjösäkerheten.

Föreskriftsförslaget tydliggör och förenklar lotsningsreglerna och lotsdispenssystemets funktion och användning, vilket bidrar till att öka tillgängligheten för medborgare och myndigheter. Att de föreslagna

lotsningsreglerna även kan stimulera en ökad kustnära sjöfart ökar tillgängligheten ytterligare samt bidrar till utvecklingskraft i hela landet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

De ändringar som Transportstyrelsen föreslår påverkar hänsynsmålet i positiv riktning. Den mer riskbaserade prövningen av lotsplikten syftar till att säkerställa att sjösäkerheten bibehålls eller ökar vilket ska ge en hög kvalitet på sjötransporter i Sverige.

Lotsar ska anlitas där de gör mest nytta. Transporter på fartyg med lägre risk premieras genom att omfattas av lättnader i krav både för lotsdispenser och att de under vissa förutsättningar omfattas av undantag från lotsplikt. Det blir lättare för befälhavare som inte är lotspliktiga att anlita lots om de bedömer att lots krävs för fartygets säkra framfart. Detta syftar till att skapa ett system som tar hänsyn till säkerhet, miljö och hälsa.

Med en bibehållen eller ökad sjösäkerhet vill vi skapa regler för lotsning som bidrar till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken på sjön. De riskbaserade reglerna ska också bidra till ökad hälsa och att uppnå miljö kvalitetsmålen och det övergripande generationsmålet för miljö då de väntas ha en positiv effekt på utsläpp till miljön, buller och olyckor.

C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?

Eftersom all sjötrafik över 70 meters längd, med vissa undantag, är lotspliktig på svenskt inre vatten berörs alla företag som bedriver sådan sjötrafik i viss mån. Det är svårt att med en exakthet uppskatta antalet företag som berörs eftersom statistik över hur många fartyg som går till svenska hamnar eller det totala antalet fartygsanlöp som görs inte direkt har någon koppling till fartygens ägarförhållanden.

Även hamnar, sjöfartsnäringens intresseorganisationer, speditörer, lastägare som transporterar gods på sjön, andra logistikföretag och i viss mån företag verksamma inom andra transportslag berörs.

De företag som berörs är framförallt verksamma i sjöfartsbranschen men lotsningsföreskrifterna kan få en påverkan på hela transportbranschen om en effekt blir att gods flyttar från väg till sjö.

Företagens storlek varierar mellan enmansföretag till multinationella bolag.

13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?

Kostnad för lots

Befälhavare på fartyg med en längd mellan 70 meter och dagens lotspliktsgränser som inte är undantagna lotsplikt enligt villkor i föreskriften åläggs en kostnad för att anlita lots i en bestämd lotsleds båda riktningar, under förutsättning att de inte har trafikerat den aktuella leden under en tolv månadersperiod. Det medför en viss kostnadsökning för berörda företag.

Kostnaden för en lotsning till exempelvis Gävle för ett fartyg över 70 m och under 100 m är enligt Sjöfartsverket ca 10 000 – 16 000 kronor.

I diagrammet i figur 2 nedan visas hur bulklast-, styckegods- och oljetankfartyg påverkas av de föreslagna reglerna.

Passagerarfartyg är inte med i urvalet på grund av att de inte påverkas nämnvärt av de föreslagna reglerna. Befälhavare på fartyg som för passagerare är antingen inte lotspliktiga på grund av att fartygen är för små eller har endast möjlighet till lotsdispens enligt fullständigt förfarande på grund av att fartygen är mycket stora.

Fartyg som för kemlast är inte heller med i diagrammet eftersom de enligt gällande regler alltid är lotspliktiga. Genom de föreslagna reglerna får befälhavare på dessa fartyg möjlighet att ansöka om lotsdispens enligt fullständigt förfarande om de för vissa laster i kategori Y och Z enligt MARPOL. Dessa transporter påverkas positivt av de föreslagna reglerna genom att en lotsdispens gör dem mer flexibla och minskar deras administrativa kostnader.

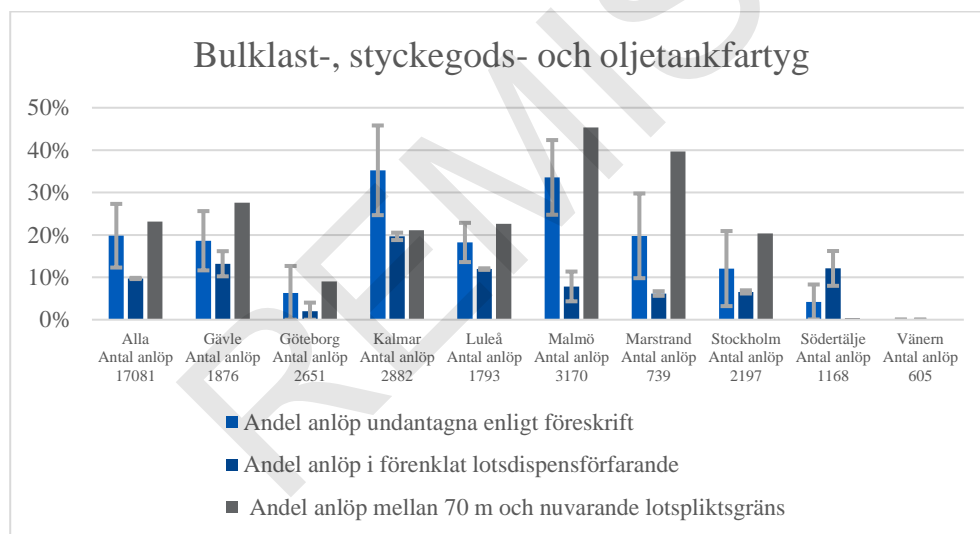


Fig 2. Andel fartygsanlöp per lotsområde.

Diagrammet i figur 2 visar att det finns variation i vissa lotsområden. Kalmar sticker ut där befälhavare på fler anlöp än tidigare kan bli undantagna skyldigheten att anlita lots. I lotsområde Marstrand gäller det omvända förhållandet där resultatet visar att befälhavare på fler anlöp än tidigare kan bli lotspliktiga.

Värt att nämna i sammanhanget är även att befälhavare på vissa anlöp kommer att få möjlighet att ansöka om lotsdispens enligt ett förenklat lotsdispensförfarande med lägre kostnader. Det kommer sannolikt att leda till fler ansökningar om lotsdispens. De befälhavare som får möjlighet att ansöka om lotsdispens enligt ett förenklat förfarande är de som vid en riskvärdering bedöms framföra fartyg med en lägre risk och som går i farleder med en lägre risk. Majoriteten av dessa befälhavare skulle enligt

gällande föreskrifter behövt prövas för lotsdispens enligt det fullständiga förfarandet.

Områdesundantag

I och med förslaget på fler och utökade områdesundantag väntas företags administration för beställning av lots och de kostnader som en lots innebär minska.

Förenklat lotsdispensförfarande

Föreskriftsförslaget väntas påverka företag vars befälhavare kan ha möjlighet att ansöka om lotsdispens enligt ett förenklat förfarande.

Det förenklade förfarandet innebär en kortare process som kan ta mindre tid att genomgå. Eftersom det förenklade förfarandet inte omfattar teoretiskt eller praktiska prov minskar även kostnaden för lotsdispens med motsvarande summa jämfört med dagens process för lotsdispens. Beroende på lotsledens längd kostar idag ett teoretiskt och ett praktiskt prov tillsammans mellan 9000 kronor och 44500 kronor. Hur mycket kortare tid det förenklade förfarandet kan ta beror flera faktorer. Den mest framträdande faktorn är möjligheten till provtillfällen vilken kan variera beroende på tillgång till en förordnad lots och hur ofta befälhavaren är i farleden.

Förslaget på ett förenklat förfarande för ansökan om lotsdispens väntas minska företags tidsåtgång och administrativa kostnader för lotsdispensansökningar.

Tidsåtgången och kostnaden för ansökan om komplettering av lotsdispens kan också bli lägre. Detta är fallet om riskberäkningen medför att befälhavaren kan prövas enligt det förenklade lotsdispensförfarandet för det fartyg som befälhavaren vill komplettera sin lotsdispens med, istället för enligt ett fullständigt lotsdispensförfarande med praktiska prov enligt dagens regler. Idag varierar avgiften för det praktiska provet mellan 7000 kronor och 29500 kronor beroende på lotsledens längd. Avseende tidsåtgången är även här tillgång till provtillfälle en avgörande faktor.

Generell lotsdispens

Genom att Transportstyrelsen avskaffar lotsdispensstypen generell lotsdispens kommer de befälhavare som vill fortsätta att bedriva berörd trafik att behöva ansöka om lotsdispens i de aktuella lotslederna. De generella lotsdispenserna kommer att kunna omvandlas till lotsdispenser genom att deras innehavare ansöker om förnyelse av lotsdispens i de aktuella lotslederna. När en generell lotsdispens ska omvandlas till flera enskilda lotsdispenser föreslår Transportstyrelsen att avgiften för förnyelse av lotsdispens för samtliga berörda lotsleder ska sättas ned till motsvarande avgiften för förnyelse av en lotsdispens. På detta sätt mildrar Transportstyrelsen den administrativa kostnad som föreskriftsförslaget medför för företagen vid övergången från generella lotsdispenser till lotsdispenser.

Bogserande pråmar

Förslaget till regeländring för pråmar som bogseras innebär att lotsplikten inträder vid en större storlek på pråm än vad som medges i dag. Detta gör att företag med bogserfartyg och pråmar som enligt det nya regelverket inte är lotspliktiga kan minska sin tidsåtgång och sina kostnader för anlåtande av lots. Sjöfartsverkets avgifter för lotsning 2020 baseras på fartygets storlek och den tid som lotsningen tar att genomföra. Avgiften innehåller en startavgift som varierar mellan 4590 kronor och 21585 kronor beroende på fartygets storlek och en avgift per påbörjad 30 minuters period som också varierar mellan 1400 kronor och 6675 kronor beroende på fartygets storlek.

Förändringar av lotsleder och lotspliktslinjer

Konsekvenserna av att Sandholmen blir en ny lotsled och att lotsleder till Nynäshamn utvidgas till att inkludera Norvik är att handelssjöfartens tillgänglighet ökar genom att lotsning tillhandahålls på sträckorna för anlöp till och avgångar från Sandholmen respektive Norvik.

Rederier ges en förenkling när lotspliktslinjen i Kappelhamnsviken flyttas innanför ankarplatsen. Istället för att behöva anlita lots vid två tillfällen, det vill säga före och efter ankring på ankarplatsen, behöver befälhavare enbart anlita lots vid ett tillfälle för att gå in till hamnen. Detta minskar rederiers väntetid och kostnader för lotsning. Kostnaderna för lotsning har beskrivits tidigare i konsekvensutredningen och är beroende på fartygsstorleken och den tid som lotsningen tar att genomföra. Se stycket om bogserande pråmar ovan

Provledare för lotsdispenser på rederier

Möjligheten för ett rederi att genomföra prövning för lotsdispens kan minska rederiets administrativa tidsåtgång då väntetiden att få en förordnad lots uteblir. Initialt krävs dock en insats från rederiet och de som rederiet avser utse som provledare för att bli godkända av Transportstyrelsen.

14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?

Den kostnad för företag som föreskrifterna väntas medföra blir sannolikt något lägre än enligt gällande föreskrifter, men kostnaderna kan variera mellan olika företag. Fler rederier kommer få möjlighet att trafikera sina fartyg med lotsdispens till följd av ändrade lotspliktsgränser och tillåten last. Däremot kommer ett fåtal andra rederier att få en viss kostnadsökning genom att vi inför ett krav på att anlita lots vid en färd i lotsledens båda riktningar om de inte har trafikerat lotsleden under det senaste året.

Vi ser inte att företag behöver vidta förändringar i sin verksamhet till följd av föreskriftsförslaget.

Generella lotsdispenser

I och med övergången från generella dispenser till att enbart ha en typ av lotsdispens finns det en risk för att rederier och befälhavare får ökade kostnader för förnyelse av lotsdispens, särskilt om de bedriver trafik i många lotsleder. För att mildra denna effekt kommer Transportstyrelsen

genom en undantagsmöjlighet i myndighetens avgiftsföreskrift³ att sätta ned avgiften första gången som befälhavare, efter att en generell lotsdispens giltighetstid har löpt ut, ansöker om lotsdispenser i en eller flera farleder för att fortsätta bedriva sin verksamhet utan att behöva anlita lots. Denna lösning innebär att berörda befälhavare kommer att kunna ansöka om förnyelse av lotsdispens omedelbart från att ha haft en generell lotsdispens istället för en ordinarie lotsdispens. Kostnaden blir då avsevärt lägre än om befälhavarna ska genomgå provningar i varje aktuell lotsled.

Vid nästa eventuella förnyelse av lotsdispenserna kommer dessa befälhavare att behandlas lika som övriga lotsdispensinnehavare vilket innebär att avgift kommer att tas ut för förnyelse av lotsdispens i varje aktuell lotsled. Detta kan medföra en viss kostnadsökning jämfört med kostnaden för att förnya en generell lotsdispens.

Bogserade pråmar

Lotsplikten för bogserade pråmar ökar från 70 meters längd och 14 meters bredd till 80 meters längd och 20 meters bredd under förutsättning att det bogserande fartyget har en AIS i klass A avsett för professionellt bruk som kan visa att bogsering pågår. Detta innebär lägre kostnader för berörda företag som genom de nya lotsningsföreskrifterna inte behöver anlita lots i samma utsträckning och inte behöver ansöka om lotsdispens för bogsering av pråm som understiger 80 meters längd och 20 meters bredd. Kostnaden för lotsning beskrivs i avsnitt 13. En eventuell investering i AIS i de bogserande fartygen blir en engångskostnad som i sammanhanget inte väntas bli betydande för företagen⁴.

Assistans av bogserfartyg

Befälhavare kan åläggas att göra en resa med assistans av bogserbåt innan de får utföra det praktiska provet för lotsdispens, eller komplettering av lotsdispens, som även ger rätt att nyttja bogserbåt utan assistans av lots. Detta kan medföra en ökad kostnad för rederier.

För att förnya lotsdispens som även ger befälhavaren rätt att använda bogserfartyg utan assistans av lots ska befälhavaren ha nyttjat bogserbåt under lotsdispensens senaste giltighetstid för att även detta medgivande ska förnyas. Om en befälhavare inte har använt bogserbåt under lotsdispensens giltighetstid men vill att medgivandet ska förnyas vid förnyelse av lotsdispensen behöver befälhavaren utföra en resa med assistans av bogserfartyg. Detta kan medföra en ökad kostnad för rederiet jämfört med dagens regler där medgivandet om användning av bogserfartyg utan assistans av lots förnyas utan krav på att befälhavaren ska ha sin erfarenhet av bogserbåtshandling aktuell. Kostnaden för lotsning har beskrivs i avsnitt 13.

³ Transportstyrelsens föreskrifter (2016:105) om avgifter.

⁴ En ändamålsenlig AIS kostar cirka 25 000 kr enligt CTV Service, 24 februari 2020.

15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?

De nya lotsningsföreskrifterna kan få olika effekt framförallt för hamnar och rederier som kan påverka deras inbördes konkurrenssituation. Befälhavare på fartyg som trafikerar vissa hamnar under en viss storlek kommer med de nya reglerna i princip att vara lotsningsbefriade, bortsett från en resa som de behöver göra i lotsledens vardera riktning tillsammans med lots om de inte har varit i leden under den senaste tolv månaders perioden. De hamnar där dessa företag har sin verksamhet kommer i sådana fall att öka sitt kapacitetsutnyttjande, vilket även stärker deras konkurrensförmåga.

Motsatt effekt kan drabba andra hamnar och rederier där den riskbaserade lotsplikten leder till skärpningar för den befintliga trafiken som i värsta fall inte längre blir lönsam och behöver skäras ned till följd av för små prisökningsmarginaler hos de aktuella rederierna. I sådana fall påverkas naturligtvis även hamnarnas konkurrenssituation negativt av lotsningsföreskrifterna. Vi ser dock att detta scenario inte kommer att bli vanligt förekommande vid ett antagande att majoriteten av sjötrafiken till och från Sverige är återkommande. Den ökade kostnaden för rederier som det kan bli tal om är kostnad för en lotsning i en lotsleds båda riktningar. Kostnaden för lotsning har beskrivits i avsnitt 13. Med regelbunden trafik är detta i sammanhanget en liten omkostnad. Vidare skulle en del av de rederier som drabbas kunna lägga om sina transporter till att gå i lotsleder med lägre risk, vilket då medför en mindre eller ingen påverkan för dem.

Det blir en lägre kostnad för rederier att ansöka om lotsdispens genom att Transportstyrelsen inför ett så kallat förenklat förfarande för lotsdispensansökningar. Den lägre kostnaden beror på att det inte är några krav på teoretiska eller praktiska prov vid ett förenklat förfarande. Kostnaderna för teoretiska och praktiska prov har beskrivits i avsnitt 13 i konsekvensutredningen. Rederier som har möjlighet att trafikera sina fartyg med lotsdispens får lägre utgifter för anlitande av lots, och hamnar därigenom i en bättre konkurrenssituation. Föreskriftsförslaget leder till en jämnare konkurrenssituation för såväl rederier som för hamnar jämfört med dagens regler.

16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?

Det blir lättare för sjöfartsnäringen att tolka och förstå föreskrifterna genom att flera definitioner och regler förtydligas.

Möjligheten att anlita lots ökar genom att lotspliktslinjen i Visby flyttas längre ut och inkluderar kryssningskajen samt att farlederna till Sandholmen och Norvik blir nya lotsled. Lotspliktslinjen i Kappelshamnsviken flyttas så att ankarplatsen inte omfattas av lotsplikt. Detta medför att befälhavare enbart behöver anlita lots vid ett tillfälle, istället för två, för att gå in till hamnen. Detta minskar rederiers väntetid och kostnader för lotsning.

17. Behöver särskild hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

De nya lotsningsföreskrifterna väntas vara fördelaktiga för mindre tonnage, vilka främst ägs av mindre företag. Transportstyrelsen bedömer därför att små företag inte behöver uppmärksammas särskilt vid reglernas utformning.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	<p>Tydliga och moderna regler</p> <p>Administrativa bördan minskar avseende bogsering av präm</p> <p>Provedare för lotsdispenser på rederier</p> <p>Fler och utökade områdesundatag</p> <p>Möjlighet till lotsdispens enligt förenklat lotsdispensförfarande</p>	<p>Något förhöjd avgift då generell dispens omvandlas till lotsdispens</p> <p>Befälhavare på fartyg med en längd mellan 70 meter dagens lotspliktsgränser som inte är undantagna lotsplikt enligt villkor i föreskriften åläggs initialt en kostnad för att anlita lots</p> <p>Ökad tillståndshantering på Transportstyrelsen</p> <p>Befälhavare kan åläggas att göra en resa med assistans av bogserbåt</p>		<p>Övergångsregler föreslås beträffande omvandling av generell dispens till lotsdispens</p> <p>Under förutsättning att de inte har trafikerat den aktuella leden under en tolv månadersperiod</p> <p>Enklare och billigare för företag att ansöka om dispens för fartyg som ges möjlighet till förenklat lotsdispensförfarande</p> <p>Gäller om bogserbåt inte nyttjats senaste 12 månaders perioden</p>
Medborgare	<p>Sjösäkerhet och miljöpåverkan</p> <p>Tillgänglighet på sjötransporter</p>			<p>Riskvärderingen innebär att lots används där den gör mest nytta</p>

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Staten m.fl.	Tydliga och moderna regler Ändringarna av lotspliktsgränser förväntas att effektivisera och optimera lotsningen Lotsplikten styrs av en mer omfattande riskvärdering av lotsled, fartyg och last. Färre miljö- och räddningsinsatser för KBV	Antalet ansökningar till Transportstyrelsen förväntas att öka Extra kostnader för lotsningsverksamheten kan initialt uppstå.		Behöver omhändertas avseende resurser i form av handläggare
Externa effekter	Tydliga och moderna regler Hög sjösäkerhet och färre olyckor			Riskvärderingen innebär att lots används där den gör mest nytta
Totalt				

E. Samråd

Samrådsbrev har i samband med remiss av föreskrifterna skickats till Sjöfartsverket och Försvarmakten. Sjöfartsverket har dessutom varit delaktig i föreskriftsarbetets arbetsgrupp.

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

Johan Skogwik
 Telefon: 010-495 33 37
 E-post johan.skogwik@transportstyrelsen.se

Joakim Lindvall
 Telefon: 010-495 65 24
 E-post: joakim.lindvall@transportstyrelsen.se