

Konsekvensutredning av nytryck av föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsen ska besluta om nytryck av föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd samt föreskrifter om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar.

Inom ramen för Transportstyrelsens regelförenklingsarbete har vi för avsikt att föra över föreskrifterna från Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS till Transportstyrelsens författningssamling TSFS. För att skapa tydligare regler vill vi införa ett nytryck av föreskrifterna om sjöfartsskydd där flera ändringsföreskrifter konsolideras i en mer översiktlig och lättillgänglig version samt ett nytryck av föreskrifterna om IMO-identifikationsnummer och vissa fartygshandlingar där berörda delar av SJÖFS 2004:13 flyttas till separata föreskrifter utan ändringar i sak.

Vi föreslår därmed att nuvarande föreskrifter Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd upphävs och ersätts av två nytryck i TSFS. I samband med detta har vi även för avsikt att revidera föreskrifterna i sin helhet för att säkerställa att deras struktur, språk och innehåll är tydligt, lättförståeligt och adekvat.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar. Att regler som Transportstyrelsen ansvarar för återfinns i en annan myndighets (Sjöfartsverkets) regelsamling är inte ändamålsenligt och riskerar att skapa förvirring hos verksamhetsutövare och andra intressenter.

Reglerna utgörs i dag av flera ändringsföreskrifter, som återfinns både i Sjöfartsverkets och Transportstyrelsens författningssamlingar, vilket gör att en översiktlig och lättillgänglig konsoliderad version av dem saknas.

Under lång tid, drygt 20 år, har föreskrifterna inte setts över i sin helhet. Detta gör att deras struktur, språk och innehåll inte alltid är tydligt,

lättförståeligt och adekvat. Detta medför att förståelsen av föreskrifterna kan försvåras.

Vissa regler som enbart riktar sig till Transportstyrelsen har tagits bort för att undvika att Transportstyrelsen föreskriver för sig själv.

Regler som upprepar vad som finns i lag eller förordning har tagits bort för att undvika dubbelreglering.

Reglerna om skyddsutredning för en hamnanläggning i SJÖFS 2004:13 motsvarar inte i alla aspekter vad som föreskrivs i förordning (EG) nr 725/2004 och behöver uppdateras.

I föreskrifterna finns ett krav på att en fullständig kontroll av hamnanläggningens sjöfartsskyddssystem och tillhörande sjöfartsskyddsutrustning ska utföras under skyddsplanens giltighetstid om en hamnanläggning har en skyddsplan som är giltig fyra år eller mer. Motsvarande krav på en så kallad mellanliggande kontroll finns inte i förordning (EG) nr 725/2004. Det innebär att Sverige har en strängare reglering än vad EU-rätten kräver. Eftersom Transportstyrelsen inte har funnit skäl för att införa skärpta regler i Sverige är särkraven inte motiverade. De skärpta kraven medför även en onödig administration och kostnad både för verksamhetsutövare och för staten.

I gällande föreskrifter SJÖFS 2004:13 saknas ett avsnitt om likvärdiga skyddsarrangemang. När ett fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 725/2004 önskar anlöpa en plats där en hamnanläggning saknar en godkänd skyddsplan enligt förordningen finns inget föreskrivet förfarande för hamnanläggningen att följa. Det är därför oklart vad som gäller vid en sådan situation.

Kvalitén på sjöfartsskyddsarbetet i hamnanläggningarna är inte alltid tillfredsställande till följd av att hamnanläggningarnas skyddschefer i vissa fall inte har nödvändig kompetens för att utföra sina arbetsuppgifter.

Det finns ingen möjlighet för hamnanläggningsinnehavaren att begära att godkännandet av hamnanläggningens skyddsplan ska återkallas i samband med nedläggning av hamnanläggningen. Detsamma gäller beslut om likvärdigt skyddsarrangemang. Detta medför att Transportstyrelsen behöver utöva tillsyn under skyddsplanens respektive beslutets giltighetstid och att hamnanläggningsinnehavaren blir skyldig att betala tillsynsavgift.

Det är inte tillräckligt tydligt i reglerna i vilka fall som ett fartygs befälhavare ska begära en sjöfartsskyddsdeklaration.

Vid brister i genomförandet av kraven på ett fartyg kan Transportstyrelsen återkalla ett fartygs skyddsplan, vilket inte är nödvändigt.

Regler om IMO-identifikationsnummer och handling med fartygshistorik återfinns i föreskrifterna om sjöfartsskydd trots att de inte hör till ämnet. Det gör att dessa regler kan vara svåra att hitta och kan verka förvirrande för intressenter som tar del av reglerna om sjöfartsskydd.

2. Vad ska uppnås?

Föreskrifterna är i behov av revidering. Vi vill skapa tydligare regler om sjöfartsskydd:

- Inom ramen för Transportstyrelsens regelförenklingsarbete har vi för avsikt att föra över föreskrifterna om sjöfartsskydd från Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS till Transportstyrelsens författningssamling TSFS. Vi föreslår därför att nuvarande föreskrifter Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:13) om sjöfartsskydd upphävs och ersätts av ett nytryck i TSFS.
- Transportstyrelsens föreslagna föreskrifter och allmänna råd om sjöfartsskydd ersätter de tidigare föreskrifterna (SJÖFS 2004:13) och syftar till att uppdatera, tydliggöra och förenkla reglerna om sjöfartsskydd i svenska hamnanläggningar och på svenska fartyg. Vi vill skapa tydligare regler genom att i detta nytryck konsolidera flera ändringsföreskrifter och ge dem en enhetlig struktur, vilket skapar en mer lättillgänglig version av föreskrifterna.
- Vi reviderar föreskrifterna i sin helhet på ett redaktionellt plan. Ett exempel på hur vi förtydligar föreskrifterna är att vi inför en ny paragraf angående erkända sjöfartsskyddsorganisationer som anger att om tillsynen av ett fartygs sjöfartsskydd är delegerad ska det som anges om Transportstyrelsen i berörda paragrafer i stället gälla den erkända sjöfartsskyddsorganisationen. Vi inför även en bestämmelse om att hamnanläggningens skyddschef ska samarbeta med hamnens skyddschef samt tillhandahålla information och upplysningar som är nödvändiga för upprättande och genomförande av hamnens skyddsutredning och skyddsplan. Ytterligare ett exempel på förtydligande är att vi har infört en definition av hamnanläggningsinnehavare. Vid praktisk tillämpning av föreskrifterna har det uppstått frågor kring vem som är hamnanläggningsinnehavare och definitionen syftar till att förtydliga detta. Genom föreskrifterna förtydligar vi även ansvarsstrukturen. På ett flertal ställen i föreskrifterna har vi flyttat ansvaret från hamnanläggningsinnehavaren till hamnanläggningens skyddschef. Detta syftar till att förtydliga ansvaret och medför att föreskrifterna bättre stämmer överens med förordningen. Förtydligandet av föreskrifterna väntas sammantaget leda till en enklare förståelse och att verksamhetsutövare och andra intressenter

har lättare att ta till sig innebörden av föreskrifterna och följa gällande regler. En bieffekt av detta är sannolikt även att Transportstyrelsen kommer få färre frågor från sjöfartsnäringen om var olika saker står i föreskrifterna och hur reglerna ska tolkas, vilket frigör resurser.

- Föreskrifterna bygger på och kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 samt svensk lagstiftning om sjöfartsskydd. Föreskrifterna ska bidra till att införliva internationellt tvingande regler i svensk rätt. Förordning (EG) nr 725/2004 syftar till att förebygga, förhindra och försvåra terrorbrott och stärka sjöfartsskyddet i hamnanläggningar och på fartyg. Detta innefattar krav på skyddsutredningar och skyddsplaner för hamnanläggningar och fartyg. De föreslagna reglerna syftar därigenom till att säkerställa överensstämmelse av svensk rätt med internationella åtaganden, främst avseende Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004. Som exempel kan nämnas att vi har tagit bort möjligheten till undantag för hamnanläggningar i kapitel 2, 4–7 §§ i gällande föreskrifter. Detta avser undantag från fullt införande av kraven på sjöfartsskydd, det vill säga fastställande av skyddsutredning och godkännande av skyddsplan, då detta inte är förenligt med EU-förordningen.
- Vi vill att Transportstyrelsen ska få möjlighet att planera tillsyns- verksamheten av hamnanläggningar på ett ändamålsenligt sätt. Verksamhetsutövaren, i detta fall hamnanläggningens skyddschef, får ansvar för att ansöka om godkännande av en skyddsplan för hamnanläggningen. När denne lämnar in sin ansökan planerar Transportstyrelsen en tillsynsförrättning i hamnanläggningen.
- I föreskriftsförslaget inför vi ett avsnitt om likvärdiga skydds- arrangemang som tydliggör vad som gäller när ett fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 725/2004 önskar anlöpa en plats där en hamnanläggning saknar en godkänd skyddsplan enligt förordningen. Till stöd för den nya regleringen har vi utgått från kraven som preciseras i en vägledning, MARSEC Doc. 9108, från EU-kommissionens genomförandekommitté för hamn- och sjöfarts- skyddsfrågor. Vidare vill vi säkerställa att handläggningen av sådana ärenden är enhetlig och rättssäker.
- För att höja kvalitén på sjöfartsskyddsarbetet i hamnanläggningarna vill vi säkerställa att hamnanläggningars skyddschefer har nödvändig kompetens för att utföra sina arbetsuppgifter. För att uppnå detta inför vi ett krav på att hamnanläggningens skyddschef innan han eller hon tillträder sin tjänst ska meddela Transportstyrelsen vilka

kvalifikationer och utbildning som skyddschefen har i enlighet med kravet i regel 18.1 i bilaga II till förordning (EG) nr. 725/2004. För att förtydliga hur utbildningskraven i denna regel kan visas inför vi allmänna råd om att hamnanläggningens skyddschef bör ha en utbildning som motsvarar IMO:s modellkurs 3.21 i enlighet med MSC.1/Circ.1188.

- Vi förtydligar reglerna genom att ange i vilka fall ett fartygs befälhavare ska begära en sjöfartsskyddsdeklaration.

Vi vill även förenkla reglerna och minska den administrativa bördan både för verksamhetsutövare och för Transportstyrelsen:

- Vi förenklar texten genom att flytta bestämmelser som riktar sig till Transportstyrelsen till interna rutinbeskrivningar för myndigheten.
- Vi förenklar texten genom att ta bort paragrafer som är dubbelreglerande, det vill säga upprepar vad som anges i lag eller förordning.
- Enligt förordning (EG) nr 725/2004 är det den fördragsslutande statens ansvar att upprätta¹ och fastställa en skyddsutredning för en hamnanläggning. För att efterleva detta krav tar vi bort kravet på att hamnanläggningsinnehavaren vid ansökan om godkännande av en skyddsplan ska lämna ett underlag till en skyddsutredning av hamnanläggningen till Transportstyrelsen. Vi vill även göra det möjligt för en hamnanläggnings skyddschef att efterleva förordningens krav gällande att hamnanläggningens skyddsplan ska grundas på en av staten upprättad skyddsutredning. Vår avsikt är att hamnanläggningar ska få en fastställd skyddsutredning i god tid innan giltigheten för deras godkännande av skyddsplan löper ut.
- Vi minskar den administrativa bördan både för verksamhetsutövare och Transportstyrelsen genom att ta bort omotiverad särreglering. Vi tar bort kravet på mellanliggande kontroll för hamnanläggningar som har en skyddsplan med en giltighetstid på fyra år eller mer.
- Vi har lagt in ett alternativ om att en skyddsplans godkännande kan återkallas på hamnanläggningsinnehavarens begäran. Detsamma gäller beslut om likvärdigt skyddsarrangemang. Om en hamnanläggningsinnehavare meddelar att han eller hon vill upphöra med sin verksamhet kan Transportstyrelsen återkalla godkännandet av hamnanläggningens skyddsplan respektive beslutet om likvärdigt

¹ Det är även möjligt för den fördragsslutande staten att delegera ansvaret att upprätta en skyddsutredning för en hamnanläggning till en annan myndighet eller en erkänd sjöfartsskyddsorganisation.

skyddsarrangemang. Detta medför att hamnanläggningsinnehavaren inte behöver betala tillsynsavgift. Om godkännandet inte återkallas kommer Transportstyrelsen behöva utöva tillsyn under beslutets giltighetstid och ta ut tillhörande tillsynsavgift.

- Reglerna om IMO-identifikationsnummer och handling med fartygshistorik behöver bli lättare att hitta. För att få en tydligare struktur på föreskrifterna och för att underlätta deras sökbarhet flyttar Transportstyrelsen reglerna om IMO-identifikationsnummer och handling med fartygshistorik från föreskrifterna om sjöfartsskydd till egna föreskrifter. Vi bedömer att detta inte föranleder några ändringar i sak.
- Vid brister i genomförandet av kraven på ett fartyg kan Transportstyrelsen antingen återkalla fartygets sjöfartsskyddscertifikat eller förelägga befälhavaren att ändra skyddsplanen. Vi ser inget behov av att dessutom kunna återkalla ett fartygs skyddsplan och tar till följd av det bort möjligheten att återkalla en skyddsplan för fartyg i 28 § i gällande föreskrifter.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om föreskrifterna om sjöfartsskydd inte ses över och ett nytryck inte beslutas kvarstår problemen som beskrivs under avsnitt 1 i oförändrad omfattning och Transportstyrelsen riskerar att ha föråldrade och otydliga föreskrifter som inte reflekterar nuvarande krav och praxis. Detta kan leda till säkerhetsrisker inom sjöfarten, särskilt gällande skyddet av hamnanläggningar och fartyg mot säkerhetshot som terrorism och andra brott. Med tiden väntas problemen öka för Sverige eftersom reglerna blir mer otidsenliga ju längre tiden går utan att de ses över i sin helhet.

Om vi inte ändrar reglerna om hur en skyddsutredning för en hamnanläggning ska upprättas tillämpar vi inte förordning (EG) nr 725/2004 på ett korrekt sätt och lever inte upp till våra internationella åtaganden. Vidare möjliggör vi inte för hamnanläggningens skyddschef att efterleva kravet i förordningen på hur en skyddsplan för en hamnanläggning ska upprättas.

Om regler om likvärdiga skyddsarrangemang inte införs fortsätter det att vara oklart vad som gäller när ett fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 725/2004 önskar anlöpa en plats där en hamnanläggning saknar en godkänd skyddsplan enligt förordningen. Effekten av att det inte finns något föreskrivet förfarande att följa vid en sådan situation är att sjöfartsskyddet inte alltid upprätthålls. Vidare riskerar handläggningen av sådana ärenden att variera över tid och mellan olika handläggare.

Förordning (EG) nr 725/2004 utgör tvingande internationella bestämmelser. Vissa av bestämmelserna i förordningen behöver kompletteras eller förtydligas i nationell rätt. Om Sverige inte gör detta brister vi i våra internationella förpliktelser genom att inte uppfylla våra internationella åtaganden enligt EU-förordningen.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Trots att en direkt tillämplig EU-förordning ligger till grund för föreskrifterna vore det inte ändamålsenligt att helt ta bort föreskrifterna om sjöfartsskydd. Detta eftersom föreskrifterna kompletterar och förtydligar kraven i EU-förordningen för att göra dem lättare att förstå och tillämpa.

Där det är möjligt har vi lyft ut delar ur föreskrifterna och kompletterar dessa med vägledningar för att göra föreskriftstexten enklare att begripa och mer lätthanterlig i syfte att inte överreglera. Transportstyrelsen publicerar sådana vägledningar på myndighetens webbplats. Exempel på sådan information är vissa krav på likvärdiga skyddsarrangemang samt vem som omfattas av kravet på säkerhetsprövning och hur en sådan kan gå till.

Transportstyrelsen saknar bemyndigande att föreskriva om kravet i artikel 12 om att all personal som genomför skyddsinspektioner eller handhar sekretessbelagd information som har samband med förordningen ska genomgå en lämplig säkerhetsprövning. För att göra detta krav tydligare inför vi en informationsparagraf i föreskrifterna om sjöfartsskydd, som hänvisar till reglerna i säkerhetsskyddslagen (2018:585).

Andra områden flyttar vi från föreskrifterna till myndighetens interna rutinbeskrivningar för tillstånd och tillsyn gällande sjöfartsskydd i hamnanläggningar och på fartyg. Dessa områden omfattar bland annat krav på tillsyn inför godkännande av hamnanläggningars skyddsplaner och hur godkännande och tillsyn av likvärdiga skyddsarrangemang ska gå till.

Vi förtydligar även den information om sjöfartsskydd som finns på myndighetens webbplats och uppdaterar våra webbformulär. Vi utformar och reviderar interna mallar och checklistor avseende fastställande av sjöfartsskyddsutredning av hamnanläggningar, godkännande av skyddsplaner och likvärdiga skyddsarrangemang för hamnanläggningar och tillsyn av hamnanläggningar och fartyg så att de överensstämmer med förordning (EG) nr 725/2004.

3.3 Regleringsalternativ

En alternativ reglering vore att ta fram en ändringsföreskrift till SJÖFS 2004:13 för att göra nödvändiga uppdateringar av regelverket. Transportstyrelsen har dock valt att gå vidare med ett nytryck av föreskrifterna för att göra dem mer lättöverskådliga samt att flytta över vissa bestämmelser till

egna föreskrifter för ökad tydlighet. Det senare gäller bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och handling med fartygshistorik.

I många föreskrifter finns en generell undantagsbestämmelse. De materiella kraven regleras direkt i förordning (EG) nr 725/2004 och där har vi ingen möjlighet att medge några andra undantag än vad som följer av förordningen. Det man kan fundera på är om det finns anledning att kunna göra undantag från några av de mer praktiska bestämmelserna i föreskrifterna som vi har nationell rådighet över. Transportstyrelsen har inte funnit något behov av att införa en generell undantagsbestämmelse i föreskrifterna om sjöfartsskydd.

4. Vilka är berörda?

De föreslagna föreskrifterna påverkar främst:

- Hamnanläggningsinnehavare
- Hamnanläggningars skyddschefer
- Rederier
- Transportstyrelsen
- Kommuner

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) 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.

Sjöfartsbranschen berörs, framförallt hamnsektorn, med både mindre och större företag.

Förslaget förväntas inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. De förändringar som hamnanläggningar och rederier behöver vidta med anledning av föreskriftsförslaget är mindre omfattande och väntas inte medföra några större kostnadsökningar. Däremot leder de i flera fall till kostnadsminskningar och resursbesparingar, vilket väntas få en positiv effekt för verksamhetsutövare. Sammantaget har detta lett till att Transportstyrelsen har landat i slutsatsen att förslaget därmed inte ger effekter av betydelse för företagen.

Genom att föra över föreskrifterna från Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS till Transportstyrelsens författningssamling TSFS återfinns reglerna som Transportstyrelsen ansvarar för i myndighetens egen författningssamling. Detta bidrar till ökad tydlighet för verksamhetsutövare och andra intressenter.

Genom att konsolidera flera ändringsföreskrifter skapar vi en mer översiktlig och lättillgänglig sammanhållen version av föreskrifterna.

Sjöfartsskyddet stärks ytterligare av att reglerna om sjöfartsskydd blir tydligare och lättare att läsa och förstå för verksamhetsutövare och andra intressenter. Detta vill vi åstadkomma genom att vi har sett över föreskrifternas utformning i sin helhet. Genom att revidera föreskrifterna på ett redaktionellt plan säkerställer vi att deras struktur, språk och innehåll är tydligt, lättförståeligt och adekvat. Vi har även infört tydligare regelhänvisningar i föreskrifterna.

Ansaret för att upprätta en skyddsutredning för en hamnanläggning ligger sedan tidigare på Transportstyrelsen. Föreskriftsförslaget medför att hamnanläggningars skyddschefer inte längre ska ansvara för att upprätta ett underlag till skyddsutredning av hamnanläggningen eller skicka in ett sådant till Transportstyrelsen. Detta får som konsekvens att hamnanläggningsinnehavaren besparar de kostnader och den tid som i dag går åt för att upprätta ett underlag till skyddsutredning. Genom att vi tar bort detta krav gör vi det också möjligt för skyddschefen att efterleva förordningens krav om att hamnanläggningens skyddsplan ska grundas på en av staten upprättad skyddsutredning.

Hamnanläggningens skyddschef ska ansvara för att ansöka om godkännande av en skyddsplan för hamnanläggningen inom den tid som Transportstyrelsen anvisar. Denna tid fastslås i samband med att Transportstyrelsen fastställer en skyddsutredning för hamnanläggningen. Genom att skyddsutredningen ska ligga till grund för hamnanläggningens skyddsplan är det inte möjligt för Transportstyrelsen att etablera en i förväg bestämd tidpunkt som alltid gäller för när hamnanläggningens skyddschef ska skicka in en skyddsplan, såsom till exempel sex månader innan den senaste skyddsplanens giltighetsperiod löper ut. Att överföra ansaret för att ansöka om godkännande av skyddsplanen till hamnanläggningens skyddschef medför viss ökad administrativ belastning för dessa aktörer. Denna ökning väntas dock ha ringa omfattning. Förfarandet medför även att färre hamnanläggningar riskerar att stå utan giltig skyddsplan, vilket påverkar deras verksamhet positivt.

Vi förenklar reglerna och minskar onödig administration för företag genom att ta bort omotiverad särreglering. Det innebär att kravet på att mellanliggande kontroll ska genomföras tas bort för hamnanläggningar som har en skyddsplan med en giltighetstid på fyra år eller mer. Detta leder till en kostnadsbesparing för hamnanläggningsinnehavare genom att den administrativa bördan minskar och resurser frigörs för dem.

Vi inför en bestämmelse om att hamnanläggningens skyddschef ska samarbeta med hamnens skyddschef samt tillhandahålla information och upplysningar som är nödvändiga för upprättande och genomförande av hamnens skyddsutredning och skyddsplan. Detta syftar till att arbetet med sjöfartsskyddsfrågor ska bli mer effektivt och att hamnens skyddsutredning och skyddsplan ska ha en högre kvalitet. Kravet väntas inte medföra några större kostnader då samarbetet i flera hamnar och hamnanläggningar redan är på plats.

Det blir förutsebart för rederier och befälhavare vad som krävs när ett fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 725/2004 önskar anlöpa en plats där en hamnanläggning saknar en godkänd skyddsplan enligt förordningen. En konsekvens av detta är att sjöfartsskyddet och rättssäkerheten för verksamhetsutövare stärks genom att handläggningen hos Transportstyrelsen av sådana ärenden blir enhetlig över tid och mellan olika handläggare.

Det blir tydligare för hamnanläggningars skyddschef i hamnanläggningar med begränsad eller särskild drift vad som krävs för att ansöka om att genomföra andra, men lika effektiva, skyddsåtgärder än de som är beskrivna i EU-förordningen, så kallade likvärdiga skyddsarrangemang. Det tydligare regelverket kan väntas medföra en viss ökning i antal ansökningar om likvärdiga skyddsarrangemang, vilket skulle leda till en lägre avgift för hamnanläggningsinnehavaren.

Reglerna som omfattar sjöfartsskydd på fartyg som opererar under svensk flagg och utländska fartyg som anlöper svenska hamnanläggningar blir tydligare för befälhavare och rederiers skyddschef. Specifika krav anges för när ett fartygs befälhavare ska begära att en sjöfartsskyddsdeklaration upprättas.

För att reglerna om IMO-identifikationsnummer och handling med fartygs-historik ska få en bättre sökbarhet och därigenom bli lättare att hitta flyttar vi dem från föreskrifterna om sjöfartsskydd till egna föreskrifter.

Inga nya avgifter föreslås till följd av föreskriftsändringarna.

5.2 Enskilda

Indirekt berörs samhället i stort av föreskriftsförslaget genom att föreskrifterna väntas medföra att sjöfartsskyddet på fartyg och i hamnanläggningar förbättras ytterligare. Sjöfartsskyddet är till för att förebygga, förhindra och försvåra terrorism. Genom den föreslagna regleringen bidrar Transportstyrelsen till att införliva de internationella reglerna och att stärka Sveriges skydd mot terrorism.

Vi tar bort kravet på mellanliggande kontroll för hamnanläggningar med en skyddsplan som har en giltighetstid på fyra år eller mer. Detta skulle kunna ha en negativ påverkan på säkerheten. Transportstyrelsen har dock möjlighet att utföra inspektioner och planerar att inspektera varje hamnanläggning åtminstone en gång under skyddsplanens giltighetstid för att säkerställa att den följs i det dagliga arbetet på korrekt sätt. I praktiken medför detta en likvärdig tillsyn som den mellanliggande kontrollen vilket innebär att säkerheten inte äventyras av att kravet tas bort.

Ett krav införs som innebär att hamnanläggningarnas skyddschefer ska visa att de har relevanta kvalifikationer och utbildning innan de påbörjar sin tjänst för att säkerställa att utbildningskraven i föreskrifterna uppfylls. Detta syftar till att höja kompetensnivån hos skyddscheferna och öka kvalitén på sjöfartsskyddsarbetet i hamnanläggningarna. För samhället i stort väntas det bidra till ett stärkt sjöfartsskydd i Sverige.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Transportstyrelsen

Att definitioner och regler tydliggörs i föreskrifterna och därmed blir enklare att förstå medför sannolikt att Transportstyrelsen får färre frågor från sjöfartsnäringen om var olika saker står i föreskrifterna och hur reglerna ska tolkas.

Vi tar bort kravet på att hamnanläggningsinnehavaren ska inkomma med underlag till en skyddsutredning av hamnanläggningen till Transportstyrelsen. Detta leder till att myndigheten får en minskad administrativ börda och frigör resurser som tidigare gick åt för granskning av detta underlag.

Samtidigt får Transportstyrelsen en viss ökad administrativ börda genom att ansvaret för att ta fram och uppdatera ett underlag till skyddsutredningar för hamnanläggningar flyttas från hamnanläggningsinnehavaren till myndigheten. Transportstyrelsen har dock redan infört detta arbetssätt, vilket leder till att föreskriftsändringen i denna del i realiteten inte medför någon förändring av kostnader för myndigheten.

Vidare krävs det att Transportstyrelsens personella resurser som arbetar med sjöfartsskyddsfrågor avseende hamnanläggningar har nödvändig kompetens för att utvärdera säkerheten i en hamnanläggning. Alternativt ska de kunna tillkalla relevant expertis för att upprätta, revidera och uppdatera sådana skyddsutredningar minst enligt följande punkter²:

1. Identifiera och utvärdera viktiga tillgångar och den infrastruktur det är viktigt att skydda.
2. Identifiera tänkbara hot mot egendom och infrastruktur och sannolikheten för att hoten ska förverkligas, i syfte att upprätta och prioritera skyddsåtgärder.
3. Identifiera, välja ut och prioritera motåtgärder och ändringar i förfaranden samt hur effektivt dessa minskar sårbarheten.
4. Identifiera svagheter, inklusive mänskliga faktorer, i infrastruktur, policy och förfaranden.

Transportstyrelsens inspektörer har nödvändig kompetens för att utföra skyddsutredningar för hamnanläggningar och kan vid behov samverka med relevanta aktörer för att inhämta expertis enligt punkterna ovan. Kompetenskraven medför ingen förändring för Transportstyrelsens del.

Att överföra ansvaret för att ansöka om godkännande av skyddsplaner till hamnanläggningens skyddschef medför en minskad administrativ börda för Transportstyrelsen, vilket i sin tur frigör resurser inom myndigheten.

Kravet på att utföra mellanliggande kontroll av hamnanläggningar tas bort. Detta leder till en minskning av den administrativa bördan och frigörande av resurser för Transportstyrelsen.

Sverige som fördragsslutande stat uppfyller i större utsträckning sina internationella förpliktelser genom att genomförandet av förordning (EG) nr 725/2004 i svensk rätt förbättras genom de reviderade föreskrifterna.

Sammantaget medför detta att den sammanlagda effekten för Transportstyrelsen av föreskriftsförslaget är positiv. Myndigheten får mindre att göra, arbetet blir enklare och flera fall av kostnadsbesparingar kan göras. Inget av exemplen ovan leder till ökade kostnader för myndigheten.

Regioner

Regioner påverkas inte av de föreslagna föreskrifterna.

² ISPS-koden, del A punkt 15.5.

Kommuner

Förslaget inskränker inte den kommunala självstyrelsen.

Regleringen kan medföra konsekvenser för vissa kommuner, framförallt de kommuner som har kommunalägda hamnar och hamnanläggningar.

Kommunalägda hamnanläggningar väntas få samma konsekvenser som beskrivs under avsnitt 5.1.

Kommuner kan komma att påverkas positivt av regelförslaget genom att de nya föreskrifterna sannolikt kommer att bidra till att höja skyddet i svenska hamnanläggningar, vilket även kan ha en viss påverkan på landet i sin helhet.

5.4 Miljö

Föreskriftsförslaget väntas inte medföra några betydande miljömässiga konsekvenser. Å ena sidan väntas Transportstyrelsens miljöpåverkan i viss mån minska till följd av färre tjänsteresor då vi tar bort kravet på mellanliggande kontroll för hamnanläggningar som har en skyddsplan med en giltighetstid på fyra år eller mer. Å andra sidan väntas myndighetens miljöpåverkan öka, om än marginellt, genom att det totala antalet tjänsteresor som myndigheten genomför per år väntas öka till följd av ett större antal genomförda inspektioner avseende hamn- och sjöfartsskydd. Denna miljöpåverkan är dock inte av någon större omfattning, den är nationell och sker på lång sikt.

5.5 Externa effekter

De nya föreskrifterna bidrar till att skyddet och säkerheten ökar i svenska hamnanläggningar och på fartyg på svenskt vatten och att därmed även olycksrisken sänks. En bieffekt av detta kan vara färre utsläpp av till exempel olja till miljön.

6. Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet

Transportstyrelsen väljer att föreslå ett nytryck av föreskrifterna om sjöfartsskydd samt att flytta över bestämmelserna om IMO-identifikationsnummer och handling med fartygshistorik till egna föreskrifter. Där det är möjligt föreslår vi även en förenkling av föreskriftstexten genom att lyfta ut valda delar till vägledningar och interna rutinbeskrivningar för myndigheten.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Bemyndigandet för föreskriftsförslaget finns i 6 och 9 §§ förordningen (2004:283) om sjöfartsskydd.

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

Föreskriftsförslaget är förenligt med EU-rätten. Dessa föreskrifter kompletterar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och säkerställer Sveriges efterlevnad av nämnda förordning.

I utkastet till nya föreskrifter om sjöfartsskydd föreslår Transportstyrelsen att införa ett allmänt råd om hur hamnanläggningens skyddschef kan visa att han eller hon uppfyller kravet i regel 18.1 i bilaga II till förordning (EG) nr 725/2004. Kravet på kvalifikationer och utbildning för hamnanläggningens skyddschef finns i förordningen. Det allmänna rådet är inte ett bindande krav utan anger hur man kan uppfylla kraven i förordningen. FN:s sjöfartsorganisation International Maritime Organization (IMO) har tagit fram en modellkurs som samtliga stater som tillträtt SOLAS-konventionen, däribland samtliga EU-medlemsländer, har beslutat gemensamt. Transportstyrelsen menar att det allmänna rådet inte går längre än vad EU-rätten kräver och är förenligt med förordningen och EU-rätten i övrigt.

Transportstyrelsen anser att vi genom föreskriftsförslagen inte går längre än vad EU-lagstiftningen eller annan internationell lagstiftning kräver.

Föreskrifterna ska inte anmälas enligt något anmälningsförfarande.

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

Föreskrifterna planeras träda i kraft den 1 juli 2025.

Transportstyrelsen planerar informationsinsatser med anledning av de nya föreskrifterna genom utskick och eventuella möten med hamnanläggningar och rederier inför deras ikraftträdande. I denna del kan Transportstyrelsen ta hjälp av berörda organisationer såsom Sveriges hamnar och Föreningen Svensk Sjöfart för att sprida informationen.

Inga särskilda utbildningsinsatser krävs med anledning av föreskriftsförslaget. Transportstyrelsens samtliga inspektörer som arbetar med sjöfartsskyddsfrågor är väl insatta i de föreslagna regelförändringarna.

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?

Föreskriftsförslaget syftar till att även fortsättningsvis tillhandahålla ett tillgängligt transportsystem för människor och gods. Föreskrifterna om sjöfartsskydd syftar till att skyddet i svenska hamnanläggningar och på svenska fartyg ska vara gott och att en hög rättssäkerhet ska finnas.

Reglerna bidrar till att skyddet av transportsystemets utformning, funktion och användning är gediget samtidigt som det står i proportion till nödvändiga åtgärder. De medverkar till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidrar till utvecklingskraft i hela landet.

Vidare bidrar regelförslaget till ett jämställt transportsystem där kvinnors respektive mäns transportbehov hanteras på ett likvärdigt och icke-diskriminerande sätt genom att samma krav ställs på samtliga verksamhetsutövare.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsförslaget bidrar till att i viss mån stärka säkerheten i svenska hamnanläggningar och på svenska fartyg.

Reglerna syftar till att förebygga, förhindra och försvåra terrorbrott och stärka sjöfartsskyddet i svenska hamnanläggningar och på svenska fartyg. De bidrar till att transportsystemets utformning, funktion och användning anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt en god säkerhet, förutsättningar för att uppnå miljökvalitetsmålen och ökad hälsa i hamnanläggningarna och på fartygen.

C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag Hamnanläggnings- innehavare	Tydligare regler			Ingen av dessa förslag medför någon kostnadspåverkan. Föreskrifterna överförs till Transportstyrelsens egen författningssamling. Flera ändringsföreskrifter konsolideras i en mer översiktlig och lättillgänglig sammanhållen version av föreskrifterna. Krav som riktar sig till Transportstyrelsen samt dubbelreglerande bestämmelser tas bort ur föreskrifterna. Detta väntas leda till en enklare förståelse och att verksamhetsutövare och andra intressenter har lättare att ta till sig innebörden av föreskrifterna och följa gällande regler. Tydligare krav för likvärdiga skyddsarrangemang. Detta medför även att handläggningen av sådana ärenden blir enhetlig och rättssäker.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Minskade kostnader, minskad administrativ börda och frigörande av resurser			Hamnanläggningsinnehavaren ska inte längre inkomma med underlag till en skyddsutredning för hamnanläggningen. Förslaget medför en kostnadsminskning. Det blir möjligt för hamnanläggningarnas skyddschefer att efterleva förordningens krav gällande att hamnanläggningens skyddsplan ska grundas på en av staten upprättad skyddsutredning. Förslaget har ingen kostnadspåverkan. Vi tar bort kravet på mellanliggande kontroll. Förslaget medför en kostnadsminskning. Vi förutser ett något större antal sökande av likvärdiga skyddsarrangemang till följd av att reglerna tydliggörs. Förslaget medför en kostnadsminskning. Vid nedläggning av en hamnanläggning kan en skyddsplans godkännande respektive ett beslut om likvärdigt skyddsarrangemang återkallas på hamnanläggningsinnehavarens begäran. Hamnanläggningsinnehavaren behöver då inte betala tillsynsavgift. Förslaget medför en kostnadsminskning.
		Ökad administrativ börda		Den ökade administrativa bördan väntas endast leda till en marginell kostnadsökning: Ansvar för att ansöka om godkännande av skyddsplaner för hamnanläggningar flyttas till hamnanläggningens skyddschef. Hamnanläggningens skyddschef ska samarbeta med hamnens skyddschef samt tillhandahålla viss information och upplysningar som är nödvändiga för upprättande och genomförande av hamnens skyddsutredning och skyddsplan.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Ökad kontroll			Att verksamhetsutövaren får ansvar för att ansöka om godkännande av skyddsplanen för hamnanläggningen medför att färre hamnanläggningar riskerar att stå utan giltig skyddsplan, vilket påverkar deras verksamhet positivt. Detta väntas inte medföra någon direkt kostnadspåverkan. Indirekt kan det leda till stora kostnadsminskningar, om det medför att hamnanläggningen inte riskerar att stå utan giltig skyddsplan, vilket i sin tur kan leda till att den inte får ta emot fartyg i internationell trafik. Hamnanläggningsinnehavaren får möjlighet att återkalla godkännandet av hamnanläggningens skyddsplan respektive beslutet om likvärdigt skyddsarrangemang vid nedläggning av verksamheten. Förslaget kan medföra en viss kostnadsminskning.
Företag Rederier	Tydligare regler, stärkt sjöfartsskydd och ökad rättssäkerhet			Dessa förslag väntas inte medföra någon kostnadspåverkan: Införandet av tydligare regler väntas leda till en enklare förståelse och att verksamhetsutövare och andra intressenter har lättare att ta till sig innebörden av föreskrifterna och följa gällande regler. Det blir förutsebart för rederier och befälhavare vad som krävs när ett fartyg som omfattas av förordning (EG) nr 725/2004 önskar anlöpa en plats där en hamnanläggning saknar en godkänd skyddsplan enligt förordningen. Reglerna om IMO-identifikationsnummer och handling med fartygshistorik får en bättre sökbarhet och blir därigenom lättare att hitta genom att de lyfts ut till egna föreskrifter.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Staten m.fl. Transportstyrelsen	Minskade kostnader, minskad administrativ börda, frigörande av resurser			Att definitioner och regler tydliggörs i föreskrifterna och därmed blir enklare att förstå medför sannolikt att Transportstyrelsen kommer få färre frågor från sjöfartsnäringen om var olika saker står i föreskrifterna och hur reglerna ska tolkas. Förslaget medför en mindre kostnadsminskning. Hamnanläggningsinnehavaren ska inte längre inkomma med underlag till en skyddsutredning. Detta leder till att resurser frigörs som tidigare gick åt för granskning av detta underlag. Förslaget medför en kostnadsminskning. Kravet på mellanliggande kontroll tas bort för hamnanläggningar. Den minskning av kostnader som detta skulle kunna medföra uteblir till följd av att kravet på inspektioner i praktiken ersätter den mellanliggande kontrollen. Förslaget har ingen kostnadspåverkan.
		Ökad administrativ börda		Transportstyrelsen ska efterleva kravet i förordning (EG) nr 725/2004 på att medlemsstaten ska upprätta och fastställa en skyddsutredning för en hamnanläggning utan underlag från hamnanläggningsinnehavaren. Transportstyrelsen upprättar dock redan skyddsutredningar för hamnanläggningar i praktiken, vilket gör att förslaget inte har någon kostnadspåverkan. Reglerna justeras för att bättre överensstämma med de internationella kraven.
	Tydligare regler			Vi följer en enhetlig statlig policy om att i regelverket lägga över ansvaret för ansökan av godkännande av skyddsplanen för hamnanläggningar på verksamhetsutövaren. Förslaget medför en marginell kostnadsminskning.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Ökad rättssäkerhet			Genom tydligare krav för likvärdiga skyddsarrangemang för hamnanläggningar säkerställer vi att handläggningen av sådana ärenden blir enhetlig och rättssäker. Förslaget har ingen kostnadspåverkan. De tydligare kraven för likvärdiga skyddsarrangemang för hamnanläggningar väntas medföra ett större antal ansökningar om likvärdiga skyddsarrangemang. Handläggningen av dessa ansökningar väntas inte påverka kostnaderna för myndigheten jämfört med om berörda hamnanläggningar istället hade ansökt om godkännande av en skyddsplan.
	Ökad uppfyllelse av internationella förpliktelser			Staten uppfyller i större utsträckning sina internationella åtaganden genom att genomförandet av förordning (EG) nr 725/2004 i svensk rätt förbättras genom de föreslagna föreskrifterna. Förslaget medför ingen kostnadspåverkan.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Externa effekter	Stärkt sjöfartsskydd, ökad rättssäkerhet			Följande åtgärder väntas leda till ett högre skydd för Sverige. Var för sig väntas de inte medföra någon kostnadspåverkan men vid större incidenter kan de leda till en betydande minskning av kostnader. Positiva bieffekter av att sjöfartsskyddsreglerna blir bättre: Tydligare regler väntas få till effekt att verksamhetsutövare lättare förstår innebörden av reglerna och därmed i större utsträckning efterlever dem. Detta leder till ett stärkt sjöfartsskydd i hamnanläggningar och på fartyg, vilket kan få en positiv effekt på samhället i stort. Effektivisering och ökad kvalitet på skyddsutredningar och skyddsplaner för hamnar: Innan hamnanläggningens skyddschef tillträder sin tjänst ska han eller hon visa att han eller hon har nödvändiga kvalifikationer och utbildning. Han eller hon ska även samarbeta med hamnens skyddschef samt tillhandahålla viss information och upplysningar som är nödvändiga för upprättande och genomförande av hamnens skyddsutredning och skyddsplan. Detta leder till ett mer effektivt arbete med sjöfartsskyddsfrågor och att hamnens skyddsutredning och skyddsplan håller en högre kvalitet, vilket bidrar till ett stärkt sjöfartsskydd. Att reglerna om sjöfartsskydd tillämpas på ett enhetligt sätt i Europa leder till en hög förutsebarhet av vad som gäller när ett fartyg avser att anlöpa en hamnanläggning i ett EU-land. Detta får en positiv effekt på sjötrafiken till Sverige, och till hela Europa.

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
Totalt	Sammanlagt fler fördelar (16 st.). För hamnanläggningsinnehavare: 5 st. (tydligare regler, minskade kostnader, minskad administrativ börda, frigörande av resurser och ökad kontroll) För rederier: 3 st. (tydligare regler, stärkt sjöfartsskydd och ökad rättssäkerhet) För Transportstyrelsen: 5 st. (minskade kostnader, minskad administrativ börda, frigörande av resurser, tydligare regler och ökad rättssäkerhet) För Regeringskansliet: 1 st. (ökad uppfyllelse av internationella förpliktelser) För externa effekter: 2 st. (stärkt sjöfartsskydd, ökad rättssäkerhet)	Sammanlagt färre nackdelar (3 st.). För hamnanläggningsinnehavare: 1 st. (ökad administrativ börda) För rederier: 1 st. (ökad administrativ börda) För Transportstyrelsen: 1 st. (ökad administrativ börda)	Fler minskningar (8 st.) än ökningar (3 st.) av kostnader. En majoritet kostnadsneutrala förslag (19 st.).	

Transportstyrelsens bedömning är att föreskriftsförslaget är samhälls-ekonomiskt effektivt. Det väntas medföra betydligt fler positiva än negativa konsekvenser, 16 stycken positiva jämfört med tre stycken negativa. Av de 16 positiva konsekvenserna väntas åtta stycken leda till kostnadsminskningar. Av de tre negativa konsekvenserna väntas samtliga leda till kostnadsökningar. De positiva konsekvenserna uppskattas sammanlagt uppgå till ett större värde än de sammanlagda negativa konsekvenserna. Ingen av de negativa konsekvenserna är heller av en så stor omfattning att den behöver uppmärksammas särskilt.

Vi har även identifierat en betydande andel kostnadsneutrala förslag, 19 stycken. Kostnaden för dessa räknas inte enbart i kronor och ören. De som vi har angett som kostnadsneutrala har ändå ett värde i och med att de har fördelar och/eller nackdelar som beskrivs i kolumnen "Effekter som inte kan beräknas". Därmed är de inte helt neutrala, de är positiva eller negativa på något sätt, annars hör de inte hemma i tabellen.

Transportstyrelsen kommer därmed fram till en samlad bedömning av att fördelarna med regelförslaget är större än dess nackdelar.

E. Förslagets proportionalitet

Genom regelförslaget genomför vi EU:s regelverk i en större utsträckning. Det handlar om tvingande regler och utrymme saknas för att vidta andra åtgärder. Förslaget medför därmed inte mer långtgående kostnader och begränsningar för de som berörs än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet med reglerna.

Den eventuellt ökade kostnaden för hamnanläggningar och Transportstyrelsens tillsynsarbete som regelförslaget kan leda till anses vara marginell i förhållande till de långsiktiga fördelarna av föreskriftsförslaget.

F. Uppföljning och utvärdering

Konsekvenserna av förslaget kan följas upp och utvärderas av Transportstyrelsen till exempel ett år efter föreskrifternas ikraftträdande. Tillsynsverksamheten kommer till stor del att synliggöra reglernas påverkan på verksamheten avseende sjöfartsskydd i hamnanläggningarna och på de fartyg som omfattas av reglerna.

Lämpliga kriterier och indikatorer för uppföljning och utvärdering kan vara ett större antal godkända skyddsplaner för hamnanläggningar.

G. Samråd

Samråd har hållits med berörda aktörer inom sjöfarten och hamnverksamheten på deras respektive verksamhetsmöten för att säkerställa att föreskrifterna är ändamålsenliga och genomförbara. Synpunkter från dessa aktörer har beaktats i utformningen av det slutgiltiga föreskriftsförslaget.

Det har inte bedömts nödvändigt med ett brett samråd eller deltagande av miljöhandläggare i detta arbete, då de föreslagna ändringarna inte anses få en betydande påverkan på verksamhetsutövare eller miljön. Vi har inhämtat synpunkter från en utredare och en nationalekonom för bedömning av effekter för samhället. Samtidigt kommer föreskrifterna vara föremål för en intern och extern remiss, vilket säkerställer att berörda aktörer får möjlighet att yttra sig över regelförslaget.

Det finns ingen samrådsskyldighet enligt lag eller förordning avseende dessa föreskrifter.

Siv Thorsköld
E-post: siv.thorskold@transportstyrelsen.se
Telefon: 010-495 37 29

REMISS