

Konsekvensutredning av föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:94) om lotsning

Transportstyrelsens förslag:

Förslaget avser föreskriftens bilaga 1 avseende lotsleder och lotspliktslinjer samt bilaga 5 avseende lokala områdesundantag från lotsplikt. I syfte att harmonisera reglerna för lotsning med Sjöfartsverkets uppdelning av lotsleder föreslår vi ändringar av lotslederna i bilaga 1. Vi vill även bidra till att reglerna inte är begränsande för fartyg i de områden där sjösäkerhet bedöms vara acceptabel även utan lots ombord. I bilaga 5 införs därför tre nya områdesundantag.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Lotsleder

I föreskriften pekas vissa farleder ut som så kallade lotsleder. I lotslederna kan, beroende av lotsledens och fartygets risknivå, vissa fartyg få lättnader från lotsplikten genom undantag i lotsled. Även Sjöfartsverket har utpekade lotsleder där lots tillhandahålls. Sedan ansvaret för lotsningsverksamheten och regelgivning gällande befälhavarens skyldighet att anlita lots (lotsplikt) delades mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen har principen att myndigheterna så långt som det är möjligt ska ha samma indelning och benämning av lotsleder anammats. Detta för att det ska vara tydligt för befälhavare på fartyg om det föreligger skyldighet att anlita lots i en specifik lotsled. Vi föreslår därför ett antal ändringar av lotsleder även fast vi inte ser att lotsplikten kommer påverkas av ändringarna. Det gäller lotsleder med risknivå 4 eller lotsleder som överlappar varandra.

I och med nya lotspliktsregler som infördes med TSFS 2022:94 har lotslederna indelning fått en större påverkan på lotsplikten genom ett resekrav som säger att befälhavaren endast får utnyttja undantag i lotsled om befälhavaren inom den senaste 12-månadersperioden har gjort en passage med fartyget i lotsleden och aktivt deltagit i fartygets navigering. Denna nya reglering kan göra att lotsledernas indelning i vissa fall inte överensstämmer med syftet av resekravet. Sjöfartsverket har identifierat att lotsleden till Helsingborgs hamn inte återspeglar syftet med resekravet då den endast finns en lotsled som går till fyra olika hamnbassänger. Sjöfartsverket anser

att varje hamnbassäng är mer att betraktas som en egen hamn: Nordhamnen, Sydhamnen, Västhamnen samt Bulkhamnen. Sjöfartsverket föreslår att lotsleden delas upp i fyra olika lotsleder. Vi föreslår därför en uppdelning av lotsleden till Helsingborg.

Det är till viss del oklart om lotsleden till Nynäshamn/Norvik från Gunnarstenarna, och vice versa, innefattar passage via både Västergrund och Danziger gatt som den är definierad nu. De två passagerna skiljer sig även väsentligt varför de två sträckningarna snarare bör ses som två närliggande lotsleder än en lotsled, en princip som är praxis vid prövning för lotsdispens i lotsleden. Vi föreslår därför att lotsleden delas i två lotsleder, en via Västergrund och en via Danziger gatt.

Lotspliktslinjer

Var i en lotsled som lotsplikten inträffar definieras av en lotspliktslinje. Bordningsplatser för lots är belägna på ett sådant avstånd utanför lotspliktslinje att lotsen hinner embarkera fartyget och inleda lotsningen innan fartyget passerar lotspliktslinjen. När det på grund av väder och vind eller isförhållanden inte är möjligt för lotsen att embarkera eller debarkera fartyget vid anvisad bordningsplats kan lotsen anvisa en annan bordningsplats. En sådan bordningsplats kan i undantagsfall vara belägen innanför en lotspliktslinje.

För lotslederna till Karlsborg och Axelsvik samt för lotsleden till Luleå via Sandgrönnfjärden är det vanligt förekommande att lotsen behöver anvisa en bordningsplats innanför lotspliktslinjen, främst på grund av isförhållanden. Sjöfartsverket vill därför flytta de anvisade bordningspunkterna länge in i leden vilket innebär att lotspliktslinjerna också behöver flyttas. Vi anser att de förslagna bordningspunkterna är rimliga utifrån operationella förhållanden och att lotspliktslinjen kan flyttas enligt förslag.

Lotsleden som föreslås via Danziger gatt förses med en ny lotspliktslinje då befintlig lotspliktslinje inte tydligt markerar lotsplikten via Danziger gatt. För lotsleden via Västergrund används befintlig lotspliktslinjen för lotsleden till Nynäshamn/Norvik från Gunnarstenarna eller vice versa.

Områdesundantag

I vissa områden, framförallt inom hamnar, finns det lokala undantag från skyldigheten att anlita lots, så kallade områdesundantag. Dessa har inrättats för att, när riskerna med förflyttningen anses acceptabel, möjliggöra kortare förflyttningar utan att anlita lots. Vi har identifierat behov av tre nya områdesundantag, ett för hamnen i Norvik samt för områdena vid Utklippan och Hanösund.

Hamnars utformning och trafikflöden förändras över tid och områdesundantagen kan behöva anpassas för att överensstämma med nya förutsättningar. Hamnen i Norvik invigdes år 2020 och nya kajer har även tillkommit efter det. Efter förslag från Stockholms hamnar som driver Norviks hamn föreslår vi ett nytt områdesundantag för Norviks hamn.

Regelverket för lotsning anger en generell lotspliktsgräns på svenskt inre vatten¹. Inre vatten definieras som vatten innanför baslinjen som är framtagen för att definiera Sveriges sjöterritorium. Det innebär att den gräns som används för att definiera lotspliktigt vatten inte är framtagen med syftet att reglera lotsplikt. Vi bedömer att baslinjen i stort är lämplig för att definiera lotsplikt tillsammans med regeln att fartyg får passera kortaste vägen från baslinjen till och från svenskt territorialhav till en plats på svenskt inre vatten där lots ska embarkera eller har debarkerat, alternativt till och från en lotspliktslinje².

Vi har identifierat frekvent fartygstrafik vid Utklippan och Hanösund som bryter mot regeln så som den är utformad idag. Vi bedömer att anledningen till låg regelefterlevnad i dessa områden främst beror på att fartygens besättningar inte känner till regeln. Vi bedömer även att regeln inte fullt ut fyller sitt syfte i dessa områden då navigationen mer är att likna vid öppensjönavigation, där vi normalt inte har lotsplikt, snare än navigering i trånga farvatten. Transportstyrelsen bör inte ha regler som inte efterlevs varför insatser för ökad regelefterlevnad alternativt regelförändringar är nödvändiga i detta avseende.

Ändrade regler skulle kunna leda till att fler fartyg eller nya typer av fartyg väljer att använda fartygstråken vilket skulle kunna påverka sjösäkerheten. Tillexempel så är trafiken av tankfartyg i det närmaste obefintlig. Områdesundantagets omfattning begränsas för att inte öppna upp för nya typer av fartyg med en högre risk såsom kem- och gastankfartyg.

2. Vad ska uppnås?

Genom förslaget vill vi harmonisera reglerna för lotsning med hur Sjöfartsverket arbetar genom deras uppdelning av lotsleder. Vi vill även bidra till att reglerna inte är begränsande för fartyg i de områden där sjösäkerhet bedöms vara acceptabel även utan lots ombord.

¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:94) om lotsning, 1 kap. 3§.

² Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2022:94) om lotsning, 3 kap. 6§.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om föreslagna ändringar inte genomförs kan reglerna för lotsning upplevas som otydliga och det kan upplevas som att olika krav gäller i olika områden. Regelefterlevnaden gällande lotsplikt kommer fortsatt vara låg i vissa områden alternativt så behöver Transportstyrelsen agera för att öka regelefterlevnaden även om sjösäkerheten kan anses acceptabel även utan att lots anlitas. Detta kan orsaka onödig administration samt ökade kostnader för rederier och innebära större risk för oavsiktliga brott mot lotsplikten. Det kan även få negativ påverkan för förtroende för regelverket och myndigheten i stort.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Samtliga föreslagna ändringar är anpassningar av gällande regler och innebär, bortsett från lotsleden till Helsingborgs hamn, lättnader från gällande regler för lotsplikt eller anpassningar utan direkt inverkan på lotsplikten. Vi har identifierat följande alternativ till reglering.

Områdesundantag

Fartygsstråken innanför Utklippan samt genom Hanösund trafikeras idag av ett relativt stort antal fartyg vilket framgår av tabell 1 och 2. Alternativet till att införa nya områdesundantag skulle vara att omdirigera trafiken i dessa etablerade fartygsstråk. Att omdirigera trafiken skulle påverka de rederier som trafikerar området och innebära vissa kostnader.

	<i>Antal passager</i>	<i>Ökad distans (M)</i>	<i>Medelfart (knop)</i>	<i>Ökad gångtid (dygn)</i>
<i>Karlskrona – Gdynia</i>	1687	2	16,7	8,4
<i>Karlskrona - Nordgående</i>	95	6	10,3	2,3
<i>Pukaviksbukten - Nordgående</i>	108	3,5	10,1	1,6

Tabell 1. Passager för fartygsstråk vid Utklippan under år 2024.

Under 2024 utgjorde Stena Lines färjetrafik mellan Karlskrona och Gdynia ca 90 % av passagera innanför Utklippan. För sträckan mellan Karlskrona och Gdynia innebär det en ökad sträcka med ca 2 nautiska mil per passage om fartyget ska gå närmsta vägen mellan baslinjen och lotspliktslinjen istället för att passera innanför Utklippan. Det skulle för Stena Lines fartyg innebära att den ackumulerade sträckan för fartygen skulle öka med 3424 nautiska mil per år. Stenas färjor har en snittfart av 16,7 knop vid passage Utklippan vilket ger totalt ca 8,4 dygns extra gångtid per år. Standardiserade

värden för distans- och tidsberoende³ kostnader indikerar en ökad kostnad med ca 1,6 MSEK per år för Stena Line ifall områdesundantaget inte införs utan trafiken istället leds om.

Resterande ca 200 passager fördelas på 50 fartyg. Av dem går ungefär hälften mellan Karlskrona och en mer nordgående rutt mot trafiksepareringen syd om Öland alternativt genom Kalmar sund. Övriga går i huvudsak mellan Pukaviksbukten och trafiksepareringen syd Öland alternativt Kalmar sund. Variationen är större för dessa fartyg både avseende rutt och fart jämfört med Stena Lines fartyg men en genomsnittlig beräkning avseende rutternas längd och fartygens medelfart ger en ökad gångtid per år om ca 3,9 dygn fördelat över dessa 50 fartyg. Genom att använda ett typfartyg som tagits fram utifrån AIS-informationen för beräkningen av distans- och tidsberoende⁴ kostnader uppskattar vi att det uppstår en ökad kostnad med ca 250 000 SEK per år för dessa fartyg.

För passagera genom Hanösund har vi identifierat två huvudsakliga trafikstråk.

	<i>Antal passager</i>	<i>Ökad distans (M)</i>	<i>Medelfart (knop)</i>	<i>Ökad gångtid (dygn)</i>
<i>Åhus/Sölvesborg - Pukaviksbukten</i>	19	3,3	8,8	0,3
<i>Bornholmsgattet - Pukaviksbukten</i>	329	1,9	9,5	2,7

Tabell 2. Passager för fartygsstråk vid Hanösund under år 2024.

Majoriteten av fartygen som passerar Hanösund är på resa mellan hamnar i Pukaviksbukten och trafiksepareringen Bornholmsgattet. För sträckan innebär det en ökad distans med ca 2 nautiska mil om fartyget ska gå närmsta vägen mellan baslinjen och lotspliktslinjen istället för att passera genom Hanösund. Antalet passager och fartygens medelfart ger en ökad gångtid med ca 2,7 dygn. Utöver det går ett fartygsstråk mellan Pukaviksbukten och hamnarna i Åhus och Sölvesborg. För den sträckan ökar distansen med 3,3 nautiska mil per passage vilket ger en totalt ökad gångtid med 0,3 dygn. 52 olika fartyg har passerat Hanösund under perioden, 15 till eller från Åhus och Sölvesborg och 46 till eller från Bornholmsgattet. Samma typfartyg som för övrig trafik vid Utklippan är även rimligt för trafiken i Hanösund vilket vid en omdirigering av trafiken ger en ökad kostnad med ca 210 000 SEK per år.

³ Trafikverket ASEK 8.0 kalkylbilaga, tabell 8.22. Ro/Ro fartyg med 1/3 av resorna med 4 500 dwt (interpolerat) och 2/3 av resorna med 10 000 dwt, 2019 års penningvärde.

⁴ Trafikverket ASEK 8.0 kalkylbilaga, tabell 8.22. Övriga fartyg 4000 dwt (interpolerat), 2019 års penningvärde.

Att dirigera om trafiken vid Hanösund och Utklippan skulle kunna leda till en total ökad gångtid för fartygen som trafikerar området med ca 15 dygn. Den totala kostnaden för att dirigera om trafiken på ca 2 MSEK per år ger en indikation på kostnaden men innehåller flera antaganden och schablonmässiga värden och bör därför användas restriktivt. Vi bedömer dock att en omdirigering av trafiken skulle innebära betydande påverkan på de rederier som trafikerar områdena.

Skulle områdesundantagen vid Hanö och Utklippan inte införas utan trafiken istället dirigeras om skulle det ha en negativ påverkan på utsläppen från fartyg i området motsvarande ca 15 dygns ökad gångtid. Då vi i analysen inte har tillgång till varken bränsletyper eller förbrukning för fartygen bedömer vi att osäkerheterna blir för stora för att kvantifiera effekterna.

3.3 Regleringsalternativ

För lotsleder och lotspliktslinjer har vi bedömt att ändringar i föreskriftens bilaga är det mest lämpliga alternativet då justeringarnas omfattning är begränsade och vi inte har fått några indikationer på problem med regleringen i sin helhet.

För områdesundantag i Norvik föreslås ett nytt undantag som liknar befintliga områdesundantag.

Vid Utklippan och Hanösund har vi även övervägt att ändra definitionen av lotspliktigt farvatten, men funnit att baslinjen är det mest tydliga alternativet.

4. Vilka är berörda?

Det är främst rederier och befälhavare på fartyg som berörs av föreslagna ändringar, i viss mån kan även hamnar i berörda områden påverkas. Även Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet påverkas i viss mån av ändringarna. I förlängningen kan även andra myndigheter och enskilda individer i viss mån beröras.

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.

Lotsleder

De flesta ändringar av lotsleder som vi föreslår bedömer vi inte har någon direkt inverkan på lotsplikten då de avser lotsleder med risknivå 4 vilket är den högsta risknivån. Vid den högsta risknivån kan undantag i lotsled inte nyttjas varför ändringarna inte får någon direkt effekt på lotsplikten. Ändringarna införs för att lotsledernas indelning ska harmonisera med Sjöfartsverkets indelning.

Genom att analysera AIS-information⁵ för Helsingborgs hamn, med frågeställningen om fartyget inte har varit i hamnen för det aktuella anlöpet under de senaste tolv månaderna men däremot besökt någon av de andra hamnarna under perioden, kan vi se att förändrade lotsleder i Helsingborg kan innebära ett visst antal fler lotsningar. Nordhamnen trafikeras endast av Öresundstrafiken vilken inte är föremål för undantag i lotsled och har därför inte tagits med i underlaget.

	Bulkhamnen	Sydhamnen	Västhavnen	Total
<i>Antal extra lotsningar</i>	3	4	1	8
<i>Totalt antal anlöp</i>	189	91	477	757

Tabell 31. Totalt antal anlöp samt antal extra lotsningar en ny uppdelning av lotsleder i Helsingborg kunde inneburit under år 2024.

Av AIS-informationen kan vi se när ett fartyg har varit i en lotsled men inte utläsa vem som var befälhavare. Resekravet för undantag i lotsled uppfylls genom att en befälhavare har gjort en passage i en specifik lotsled med ett specifikt fartyg och inte endast när fartyget har varit i lotsleden. Ett fartyg har i regel två befälhavare som löser av varandra och befälhavare kan även bytas ut varför resultatet som endast visar när fartyget har varit i lotsleden sannolikt visar en för låg siffra. Utifrån det gör vi uppskattningen att resultat för antalet extra lotsningar bör multipliceras med två. Under 2024 utfördes 1365 lotsningar⁶ i Helsingborgs hamn. Det skulle innebära en total ökning av antalet lotsningar till Helsingborg med cirka 1%. Majoriteten av de berörda fartygen har ett nettotonnage mellan 1000 och 1999 vilket ger en lotsningskostnad på 18 145 SEK utifrån avgiftsnivån för 2025⁷. Förslaget på uppdelning av lotsleden till Helsingborg innebär en uppskattad ökning av lotsningsavgifterna för anlöp till Helsingborgs hamn på ca 300 000 SEK per

⁵ Historisk information från fartygstranspondrar hämtat från Sjöfartsverkets system RAIS.

⁶ Rapporterade anlöp i SSNS.

⁷ SJÖFS 2025:2 Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter med ändringar genom SJÖFS 2025:3.

år och kan innebära en viss påverkan för enskilda rederier men bedöms inte vara omfattande.

Uppdelningen av lotsleden till Nynäshamn kan påverka fartyg som nyttjar undantag i lotsled då resekravet kommer gälla för de båda lederna separat. Genom att analysera AIS-information för passagera via Västergrund och Danziger gatt kan vi se att endast två fartyg skulle kunnat varit föremål för undantag i lotsled under 2024. Det avser två tankfartyg tillhörande samma rederi som under 2024 har gjort totalt 26 passager via Västergrund. Sträckan via Danziger gatt är ca 1 nautisk mil kortare än via Västergrund och fartygen har en snittfart om 10,3 knop vid passagen, det ger ca 2,5 timmar minskad gångtid per år. Standardiserade värden för distans- och tidsberoende kostnader⁸ ger en minskad kostnad med ca 8 000 SEK per år för fartygen om de istället väljer att passera genom Danziger gatt. Det är dock oklart om fartygen har valt passagen via Västergrund på grund av nuvarande definition av lotsleden. Effekten på befintlig trafik bör i denna del ses som försumbar.

Lotspliktlinjer

Vi bedömer att förslaget är en anpassning till hur praxis för lotsbordning har sett ut i området under lång tid och att det inte kommer få någon direkt inverkan på varken tillgängligheten eller sjösäkerheten. Vi kan inte heller se att kostnaderna för rederier skulle påverkas av förslaget. Föreslagna bordningspunkter och lotspliktslinjer bör innebära att det blir tydligare för befälhavare på fartyg vart lotsen kommer borda vilket kan leda till enklare planering av anlöp och mindre risk för missförstånd.

Områdesundantag

Avseende områdesundantag för Norviks hamn bedömer vi att trafiken inte ännu är etablerad i sin helhet och vissa kajer i hamnen har fortfarande inte färdigställts. Vi kan därför inte bedöma effekterna av det nya områdesundantaget. Vi gör dock bedömningen att områdesundantaget har en motsvarande omfattning som för andra hamnar där inrättande av områdesundantag har fått önskad effekt och därför bör inrättas.

Om vi inte skulle införa nya områdesundantag vid Utklippan och i Hanösund utan istället dirigera om trafiken skulle större effekter relaterade till kostnader för rederier uppstå. Dessa effekter beskrivs under avsnittet 3.2 Alternativ som inte innebär reglering.

⁸ Trafikverket ASEK 8.0 kalkylbilaga, tabell 8.22. Övriga fartyg 5000 dwt, 2019 års penningvärde.

5.2 Enskilda

Förslaget bedöms inte få några påtagliga konsekvenser för enskilda hushåll eller individer. De föreslagna ändringarna riktar sig i första hand till rederier, befälhavare och myndigheter. Eventuella indirekta effekter, såsom förändrade kostnader för lotsning i Helsingborgs hamn, bedöms vara marginella och inte märkbart påverka resenärer, konsumenter eller allmänheten i stort.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Förslaget innebär vissa administrativa anpassningar för Transportstyrelsen genom uppdatering av IT-system. Sjöfartsverket berörs genom ett visst ökat antal lotsningar men påverkan bedöms vara begränsad och i linje med nuvarande verksamhet.

5.4 Miljö

Vi bedömer att föreslagna förändringar av lotsleder inte kommer ändra fartygs trafikmönster i sådan omfattning att det ger några betydande effekter på utsläppen från fartyg. Ett ökat antal lotsningar i Helsingborgs hamn kan innebära att utsläppen från själva lotsningsverksamheten i Helsingborg ökar proportionerligt med ökat antal lotsningar vilket beskrivs närmare under 5.1 Företag.

De regelförändringar som vi föreslår för områdesundantag vid Utklippan och Hanösund är i huvudsak anpassningar till hur trafikbilden ser ut idag varför effekterna på fartygens utsläpp bedöms bli små eller obefintliga. Det är dock svårt att bedöma om vissa fartyg väljer att inte använda fartygsstråken på grund av lotsplikten varför trafikbilden i viss mån skulle kunna ändras. Ett förändrat trafikmönster med anledning av föreslagna områdesundantag kan leda till kortare gångtid och minskade utsläpp. Vi bedömer dock effekterna som små. Om vi inte skulle införa nya områdesundantag utan istället dirigera om trafiken skulle större effekter relaterade till fartygens utsläpp kunna uppstå. Dessa effekter beskrivs under avsnittet 3.2 Alternativ som inte innebär reglering.

Även effekterna av utsläpp av skadliga ämnen relaterade till olyckor bedöms som små vilket beskrivs närmare under avsnitt 10. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet.

5.5 Externa effekter

De föreslagna ändringarna kan bidra till ökad tydlighet och regelefterlevnad vilket kan stärka förtroendet för reglerna och ha positiv påverkan på sjösäkerheten och minska risken för olyckor.

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

Lotsleder och lotspliktslinjer är idag reglerade genom föreskriftens bilaga 1. Med anledning av de relativt små justeringarna vi föreslår i bilagan och att vi inte har fått några indikationer att regleringen genom föreskrift skulle vara olämpligt har vi inte sett över andra regeringsalternativ för lotsleder och lotspliktslinjer.

Områdesundantag för kortare förflyttningar i hamnar genom områdesundantag regleras idag i bilaga 5 till föreskriften. Det är därför lämpligast att de nya områdesundantagen införs i bilagan.

Vad avser nya områdesundantag för Utklippan och Hanösund är det i viss mån en ny tillämpning av områdesundantag då undantagen gäller från baslinjen in till bordsningsplats för lots istället för inom ett hamnområde. Vi har i de här fallen övervägt att istället ändra definitionen av lotspliktigt farvatten och använda en definition som är mer avsedd för lotsplikt. Baslinjen finns utmärkt i sjökort och bör anses vara väl känd av befälhavare på fartyg. Vi har inte kunnat identifiera något annat sätt att definiera lotspliktigt vatten som vi anser vara tydligare än att använda baslinjen. Vi har endast identifierat dessa två platser där linjen inte överensstämmer med vår syn på vad som bör vara lotspliktigt vatten. Vi har därför valt att fortsatt använda baslinjen tillsammans med inrättande av områdesundantag.

Diskussion kring övervägda alternativ förs även avsnitt 3.2 Alternativ som inte innebär reglering.

7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen föreskriver om skyldigheten att anlita lots med stöd av 5 och 9 §§ förordningen (1982:569) om lotsning m.m.

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

Regleringen hör till nationell rådgivning och bedöms vara förenlig med EU-rätten och dess regler om fri rörlighet samt andra internationella regler. Vidare bedömer vi att föreslagna föreskrifter inte ska anmälas enligt något anmälningsförfarande.

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

Ikraftträdande av föreskriften planeras till 1 februari 2026.

Föreslagna ändringar kräver mindre uppdatering av Transportstyrelsens IT-system avseende en digital lotspliktsguide samt för ärendehanteringssystemet för lotsdispenser. Det krävs därför en viss anpassning av ikraftträdandet med hänsyn till driftsättning av IT-system. I övrigt ser vi att ändringarna bör träda ikraft så snart som möjligt.

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 förändringar som föreslås bör samlat ha en positiv inverkan på funktionsmålet genom:

- Myndigheternas indelning av lotsleder harmoniseras vilket gör det tydligare för befälhavare när de behöver anlita lots.
- Lotspliktslinjer flyttas för att underlätta embarkering och debarkering av lots.
- Nya områdesundantag införs vilket möjliggör förflyttningar utan lots där sjösäkerheten anses vara acceptabel.

Vissa begränsningar införs i Helsingborgs hamn vilket sannolikt leder till ett ökat behov av lots och ökade kostnader för rederier. Det ökade behovet av lots bedöms dock inte vara omfattande och återspeglar bättre hur lotsleder delas in i andra delar av landet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Lotsleder och lotspliktlinjer

Inom sjöfarten arbetar vi ofta med risker som har en låg sannolikhet men med en hög konsekvens vilket gör att bedömningen hur en reglering kan påverka sjösäkerheten svårbedömd. Detta blir extra tydligt i mycket avgränsade fall såsom trafiken till en enskild hamn. Det saknas även i stor utsträckning schablonmässiga värden⁹ för att bedöma ekonomiska effekter av en olycka.

Av konsekvensutredningen för gällande lotsningsregler framgår det att fartygen som undantag i lotsled riktar sig mot har varit överrepresenterade i tillbuds- och olycksstatistiken varför resekravet i undantag i lotsled infördes. Även om det är svårt att bedöma i vilken omfattning förändrade lotsleder till Helsingborgs hamn kommer påverka antalet olyckor så gör vi bedömningen att resekravet bör ha en positiv inverkan på nationell nivå. Vi anser även att tillämpningen av kravet bör vara så lika som möjligt längs hela kusten för att uppnå önskad effekt av kravet och för att ge lika förutsättning för fartyg och hamnar i hela landet.

Uppdelningen av lotsleden till Nynäshamn skulle kunna leda till att en viss del av passagerarna via Västergrund som görs genom undantag i lotsled istället kommer göras via Danziger gatt. Danziger gatt är en något smalare passage än via Västergrund men samtidigt rakare med färre girar. Passagen trafikeras idag frekvent av fartyg med en längd upp till 222 meter där befälhavaren har lotsdispens. Vi har inga rapporterade olyckor eller tillbud gällande trafiken genom Danziger gatt¹⁰ vilket tyder på en god sjösäkerhet i området. Lotsleden via Danziger gatt föreslås få risknivå 2 vilket innebär att undantag i lotsled kan nyttjas av befälhavare på fartyg med en längd som understiger 100 meter förutsatt att kriterierna för undantaget är uppfyllda. Vi bedömer att en god sjösäkerhet bör kunna vidmakthållas även om passagen trafikeras av dessa i sammanhanget mindre fartyg.

Områdesundantag

I Transportstyrelsens databas över sjöolyckor finns två olyckor rapporterade för lotspliktiga fartyg vid Hanösund som kan kopplas till navigationen, vid Utklippan finns inga olyckor rapporterade.

2007 grundstötte fartyget Bewa utanför Hörvik i Hanösund. Av olycksbeskrivningen¹¹ framgår att utkiken hade lämnat bryggan samt att navigatören utförde andra arbetsuppgifter och inte var uppmärksam på

⁹ Trafikverket ASEK 8.0.

¹⁰ Transportstyrelsens sjöolyckssystem (SOS)

¹¹ Transportstyrelsens sjöolyckssystem (SOS)

fartygets framfart. Olyckan resulterade inte i några skador på människa eller miljö.

2023 skedde en uppmärksammas olycka då fartyget Marco Polo först grundstötte en gång i Hanösund och fortsatte resan till de grundstötte igen i Pukaviksbukten där de blev stående på grund. Grundstötningen resulterade i omfattande oljeutsläpp. Av Haverikommissionens rapport¹² framgår det att olyckan bedöms ha orsakats av brister i fartygets navigering och besättningens utbildning.

Utifrån olycksbeskrivningar och Haverikommissionens rapport anser Transportstyrelsen att dessa olyckor beror på så allvarliga fel och försummelse i navigationen att olyckorna inte kan härledas till att passagen genom Hönösund skulle utmärka sig i väsentlig betydelse. I fallet med Bewa var det ingen som övervakade fartygets framfart och navigatören på Marco Polo var av uppfattningen att fartyget passerade öster och Hanö istället för genom Hanösund som var fallet. Vi gör bedömningen att dessa olyckor hade kunnat inträffa vart som helst längs hela kusten och bör inte i sig föranleda lotsplikt i Hanösund.

Så som det beskrivs under lotsleder och lotspliktslinjer ovan är det svårt att bedöma både sannolikheten och konsekvenserna av olyckor med fartyg. Det vi kan säga är att fartygsstråken vid Utklippan och Hanösund är etablerade sedan lång tid, sannolikt så länge vi har färdats på sjön, och vi har i modern tid inte några rapporterade olyckor som indikerar särskilda svårigheter gällande navigation. Det är en indikation på en god sjösäkerhet i området.

Vår bedömning är att förslaget inte kommer ha någon betydande negativ effekt på hänsynsmålet då en acceptabel sjösäkerhet bör vidmakthållas.

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.

¹² SHK 2025:03 MARCO POLO - grundstötning i norra Hanöbukten

D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag			+ 300	Avser lotsleder i Helsingborgs hamn.
Medborgare				Inga påtagliga konsekvenser.
Staten m.fl.				Begränsad påverkan.
Externa effekter				Inga påtagliga konsekvenser.
Totalt			+ 300	

E. Förslagets proportionalitet

De föreslagna ändringarna innebär i huvudsak anpassningar och lättnader av gällande regler, med undantag för den nya uppdelningen av lotsleder i Helsingborgs hamn som kan medföra ett visst ökat behov av lots. Den ökade kostnaden för berörda aktörer bedöms dock vara begränsad och i proportion till den nytta som uppnås genom tydligare och mer enhetliga regler gällande lotsplikt längs kusten. Sammantaget bedömer vi att förslaget inte medföra mer långtgående kostnader eller begränsningar än vad som är nödvändigt för att uppnå syftet.

F. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen planerar för löpande uppföljning och utvärdering av lotsningsföreskriften i sin helhet följt av revideringar när behov identifieras. Föreslagna ändringar kommer ingå i den samlade uppföljningen och utvärderingen av föreskriften.

G. Samråd

Under arbetet har ett samverkansmöte genomförts med Sjöfartsverket där föreslagna ändringar har diskuterats. Föreslagna ändringar har även presenterats vid ett möte med Föreningen Svensk Sjöfart.

I samband med remissen av förslaget skickas förslaget även på samråd med Sjöfartsverket i enlighet med 5 § i förordning (1982:569) om lotsning m.m.

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

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

Per Westman
Telefon: 010-495 30 42
E-post: per.westman@transportstyrelsen.se

REMISS