



*The Swedish Shipowners' Association*

Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping

[hk@sjofartsverket.se](mailto:hk@sjofartsverket.se)  
[sirin.ucmaz@sjofartsverket.se](mailto:sirin.ucmaz@sjofartsverket.se)

## REMISSYTTRANDE

Er beteckning 010202-10-01430

Göteborg 2010-06-04

### **Remiss av förslag till ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2009:24) om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter**

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

#### **Inledning**

Om SRF uppfattat förslaget från Sjöfartsverket rätt, föreslås, med anledning av att Danmark *höjer lotsavgifterna*, att Sverige *ökar rabatten* på motsvarande tjänst förutsatt att beställning sker ett dygn tidigare än i dagens system.

SRF:s grundläggande uppfattning är att Sjöfartsverket, likt övriga trafikverk, ska finansieras över statsbudgeten. Lotsningsverksamheten i Sverige finansieras emellertid direkt av lotsavgifter och indirekt genom farledsavgifterna, dvs. av sjöfarten själv. Lotsningsverksamheten går med underskott och ansträngningar görs av Sjöfartsverket för att den i allt högre utsträckning ska bli självfinansierad.

SRF uppfattar andemeningen i utredningarna "Styra Rätt" och "Lotsa Rätt" som att delar av Sjöfartsverkets verksamhet successivt ska prövas att läggas ut på entreprenad. En viktig frågeställning i nämnda utredningar är om det finns marknader för de typer av verksamheter Sjöfartsverket bedriver, dvs. om Sjöfartsverket upphör att tillhandahålla en service eller tjänst, kommer då tillräckligt intresse att finnas från andra aktörer att överta sådan verksamhet? Om så är fallet, kan då samma, eller bättre, kvalitet uppnås till en lägre kostnad?

Som SRF bl.a. framförde i samband med arbetet med dessa utredningar är Öppensjölotsning en mycket väl lämpad verksamhet att bedrivas självständigt och fristående från Sjöfartsverket. I ett internationellt perspektiv är en sådan organisatorisk ordning inte ovanlig. Orsaken till detta kan bl.a. vara att uppdraget ofta är resurskrävande, då både själva uppdraget i sig och transportererna till och från uppdraget är tidskrävande.

Antalet öppensjölotsningar har ökat de senaste åren och mycket talar för att efterfrågan på denna tjänst fortsatt kommer att öka.

Med speciell referens till ovan nämnda utredningar, anser SRF att Sjöfartsverket ska upphöra att tillhandahålla Öppensjölotsning. Här finns uppenbarligen en marknad och en annan aktör som håller minst samma kvalitet, varför ska då staten (Sjöfartsverket) konkurrera? Statens uppgift bör istället vara att uppmuntra andra aktörer att medverka på marknaden. Helt avgörande för att detta ska bli möjligt är då att utbildningen till Öppensjölots (Red Card) finns tillgänglig och att det inte finns några legala hinder.

### Yttrande

Lotsningsverksamheten inom Sjöfartsverket går med underskott. Rabatter på tjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller är ibland motiverade. I detta fall ser SRF ingen anledning till att rabatten höjs. Om Öppensjölotsning i Öresund kan hanteras ”på marginalen” endast om beställningstiden förändras, förespråkar SRF att så sker. SRF har inget att erinra mot att resekostnader schabloniseras.

Göteborg som ovan  
SVERIGES REDAREFÖRENING



Håkan Friberg



Carl Carlsson