

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping

[kontakt@transportstyrelsen.se](mailto:kontakt@transportstyrelsen.se)

# Remissyttrande

Diarienummer: TSF 2020-108

Stockholm 2020-10-09

## **Remiss Förslag till ändring av Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:105) om avgifter**

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

FSS är av uppfattningen att Transportstyrelsen (TS) har gjort och gör ett mycket bra arbete i sin roll i att tillse Sverige har kvalitativ sjöfart. Svensk rederiverksamhet må utgöra en liten del av den totala världshandelsflottan, men tittar vi exempelvis på Färje- och RoRo sjöfarten är vi mycket stora. TS har haft och har en avgörande roll i att svenska rederier i flera fall är världsledande i att pröva ny teknik och nya bränslen. Ytterligare ett exempel är TS operativa stöd under Corona-krisen som har varit, och är alltjämt, ovärderlig för svensk rederinäring och sjöfartens möjligheter att upprätthålla sin del av de samhällskritiska transporterna under en krissituation.

I perspektiven både att Sverige är en sjöfartsberoende nation och att svensk rederiverksamhet fortsatt skall kunna utvecklas, är det avgörande att TS har finansiering för nödvändiga uppgifter. Vad gäller finansieringen av TS verksamhet, återfinns i remissmissivet: *”Transportstyrelsen har som huvudsaklig verksamhet myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning samt regelgivning inom transportområdet. Tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning ska finansieras genom avgifter, medan regelgivning ska finansieras genom skattemedel.”*

FSS är tacksamma för den delegeringsordning som, likt i andra sjöfartsnationer, införts i Sverige. Sedan delegeringen infördes, uppfattar FSS dock att uppgifter inom TS som vi anser tillhör

”regelgivning”, och därmed alltså skall finansieras genom skattemedel, reducerats. Detta är en oroande utveckling som FSS starkt ifrågasätter.

- Det är helt avgörande att Sverige genom TS fortsatt är aktiva i det internationella arbetet, t.ex. Paris MOU där svenska inspektörer får viktigt kunskapsutbyte av andra nationers inspektörer. Att Sverige genom TS är aktiva i regelarbetet inom IMO och EU kring säkerhets-, miljö- och klimatfrågor är givetvis avgörande.

- FSS anser det är mycket viktigt att TS bedriver hamnstadskontroller på ett korrekt sätt och att Sverige deltar vid RoPax-inspektioner (tidigare Vårdlandsinspektioner). Här har Transportstyrelsen tillsammans med våra grannländer under många år lyckats skapa ett unikt samarbete mellan olika länder och deras inspektörer. Något man borde vårda och utveckla och inte minska på. Samarbetet har givit en unik samstämmighet och gjort att tolkningar blivit dem samma mellan olika länder. Något som är oerhört viktigt. Det är viktigt för svenska fartyg att denna samsyn får utvecklas vidare mellan olika länder.

- FSS är medvetna om det avtal som skall, eller nyligen har, undertecknats mellan TS och KBV kring roll- och ansvarsfördelningen mellan myndigheterna vid en sjöolycka. FSS har inte tagit del av avtalet, men vi förutsätter att det fortsatt är inspektörerna vid TS som rederiet och fartyget skall ha dialog med vid denna typ av händelser.

- Arbetet med uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret har pågått ett antal år. I detta arbete ingår både myndigheter och, inte sällan genom sina resp. branschorganisationer, näringslivet. FSS har varit aktiva i Trafikverkets arbete i TPSAMS, bl.a. genom att delta i ett antal gemensamma övningar med övriga trafikslag. Men vi har också fått möjlighet att genom Trafikverket/TPSAMS genomföra en egen mindre övning. Detta är givetvis mycket positivt och FSS är tacksamma för detta, men samtidigt har vi under lång tid och vid flertal tillfällen efterfrågat övningar med TS och Polisen kring ISPS. FSS uppfattar att den ISPS-organisation som vi de facto redan har inom sjöfarten, givetvis är något som skall övas inför, och användas vid, samhällsstörningar. Orsaken till att inga ISPS-övningar genomförts, uppfattar FSS vara bristen på resurser / finansiering inom TS. En annan del av uppbyggnaden av totalförsvaret är det arbete som nu sker inom Försvarmakten. Även här kommer det självfallet komma ett antal övningar. Också här menar FSS att samordning måste ske med TS dels vad gäller krisorganisationen, dels vad gäller ISPS. FSS uppfattar alltså att andra myndigheter får resurser för att bygga upp och genomföra övningar inom ramen för uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret, men inom TS, som är ”sjöfartens myndighet”, ser vi samtidigt allvarliga brister på resurser.

FSS har påbörjat ett utvärderingsarbete av arbetet under Coronakrisen, men redan nu är en tydlig slutsats att det står utom allt tvivel att det är TS som är ”vår operativa myndighet” när sjöfarten drabbas av störningar. I ett mycket tidigt skede i Coronakrisen tog säkerhetsansvarig på TS direktkontakt med motsvarande person på FSS och föreslog att vi upprättade en krisorganisation för att löpande hantera eventuella operativa bekymmer. Denna organisation skapades och varje vecka sedan i februari 2020 har denna grupp haft avstämningar. Därutöver har ett otal kontakter skett där ett mycket stort antal operativa problem har diskuterats och hanterats. FSS skulle egentligen kunna stanna här i vår utvärdering och konstatera att samverkan med myndigheterna fungerade mycket bra under Coronakrisen. Men det gör vi inte då syftet med vår utvärdering är att lära och bidra till att

förbättra för framtida eventuella samhällsstörningar. Allt detta knyter an till denna avgiftsremiss i perspektivet att den operativa krisorganisation som TS satte upp för stötta sjöfarten hanterades, som FSS uppfattar det, mer eller mindre på individbasis. FSS har ingen insyn i hur statliga medlen för uppbyggnaden av det svenska totalförsvaret fördelas mellan myndigheter eller vilka myndigheter som får medel för att operativt hantera samhällsstörningar. Trafikverket / TPSAMS har fyllt, och fyller alltså, en mycket viktig funktion i att sammanställa och rapportera lägesrapporter. Men samtidigt konstaterar FSS att TPSAMS tog ett sommaruppehåll medan TS och FSS inte bara fortsatte med veckoavstämningar utan därutöver hanterade ett antal akuta operativa frågor. Detta utfördes alltså av personer på TS som ett flertal gånger bröt sina semestrar för att stötta sjöfarten. FSS konstaterar sammanfattningsvis att det operativa stödet som sjöfartsnäringen fått av TS fungerat mycket bra, men misstänker samtidigt att TS saknar tillhörande statliga medel för denna uppgift.

Sammanfattningsvis anser FSS att TS måste, och om så krävs med vässade armbågar, tillse en större andel av de statliga medel som finns för uppbyggnad, drift och övningar inom ramen totalförvarsfrågan och beredskap inför samhällsstörningar.

Ovan nämnt i detta remissvar som ett mycket viktigt och aktuellt generellt inspel. Vad gäller årets avgiftsremiss, vill FSS inleda med att vi med stor tacksamhet självfallet noterat de ansträngningar TS vidtagit kring sitt avgiftsuttag med anledning av Coronakrisen. Vad gäller de justeringar som föreslås, vill FSS dock reservera sig. Sakskalet till detta är att, som vi framförde i vårt remissvar kring de nya lotspliktsreglerna, att vare sig vi eller TS kan se konsekvenserna av att de generella dispenserna ersätts av "vanliga dispenser". Det må endast vara ett 40-tal personer som idag innehar en generell lotsdispens, men konsekvensen för dessa personer och deras verksamhet blir mycket stor. Vi pratar exempelvis om personer/verksamheter som då de generella dispenserna fasas ut skall ersättas med 30-50 dispenser. Om inte FSS förslag på omedelbar justering kring 12-månaders regeln beaktas, kommer det administrativa arbetet och kostnaderna för dessa personer/verksamheter öka dramatiskt. Enligt några av de rederier som berörs, kommer detta omkullkasta deras verksamhet. Likt i vårt svar kring de nya (riskbaserade!) lotspliktsreglerna, efterlyser vi de riskbaserade skälen att de generella dispenserna tas bort. FSS önskar en dialog med TS och berörda rederier i denna fråga innan de nya lotspliktsreglerna och de nya avgifterna fastställs.

Föreningen Svensk Sjöfart

Carl Carlsson