

**Näringsdepartementet**

Enh. för marknad och regelverk på  
transportområdet;  
Rättssekretariatet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[per.havik@regeringskansliet.se](mailto:per.havik@regeringskansliet.se)

# Remissyttrande

Er beteckning: Näringsdepartementet Dnr 2016/005547/RS

Göteborg 2016-10-27

## Förslag till förordning om arbetstid vid inlandssjöfart

*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. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.*

Föreningen Svensk Sjöfart är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

### Generella kommentarer

Svensk Sjöfart noterar i olika sammanhang såsom Trafikverkets inriktningsplanering, regeringsförklaringen, infrastrukturpropositionen etc att politiker, myndigheter och befraktare ställer stora förhoppningar till sjöfartens möjligheter att hantera en betydligt större mängd av de framtida volymerna av passagerare och gods. Detta är önskvärt ur perspektiven kapacitet, klimat- och miljö, säkerhet men också ur ett samhälls- och företagsekonomiskt perspektiv.

Inlandssjöfart är i mångt och mycket att betrakta som ett landtrafikslag där trafikeringen utförs av EU-klassade inlandsfartyg och inlandspråmar. I möjligaste mån bör landtrafikssystemets flexibilitet avseende t ex vilodagar etc eftersträvas. Om förutsättningar för en kostnadseffektiv trafikering ges har inlands- och kustfart mycket stor potential att bidra till att samhällsutmaningarna nås.

Möjligheterna att bedriva inlandssjöfarten i Sverige har stärkts under senare år då regeringen i december 2014 implementerade ett EU-direktiv inom området. Emellertid har det visat sig vara otillräckligt. I grunden är orsaken att man inte kan bedriva en ekonomiskt konkurrenskraftig trafik som följd av bl a osäkerheter om sjöfartens framtida villkor och att regelverket avseende klassning av farleder är för strikt. Svensk Sjöfart menar att ökad tydlighet och förbättrade villkor måste ges för att potentialen ska kunna tas tillvara baserat på marknadsekonomiska grunder.

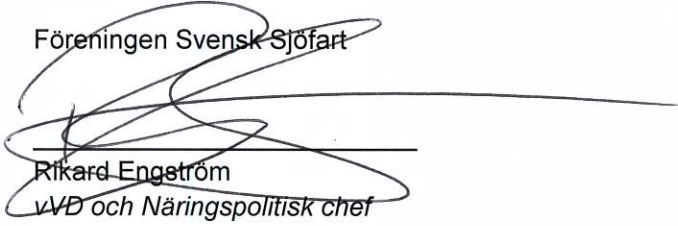
Vi är därför positivt inställda till alla förändringar som kan leda till att inrikesjöfarten ges bättre förutsättningar att verka som spelare i transportsystemet.

### Specifika kommentarer

- Det är bra att man i den förordning som förbereds avser inkludera bestämmelser om sanktionsavgifter för överträdelser. Det är viktigt att säkerställa kontrollmekanismens funktion för att inte de som följer regelverket ska drabbas av en konkurrensnackdel inom segmentet.
- En överordnad fråga är att minska administrationen i alla avseenden för inlandssjöfarten. Administration är starkt kostnadsdrivande vilket reducerar sjöfartens möjligheter att konkurrera med landtransporter. Den administrativa bördan som läggs på rederier och ombordanställda måste minimeras.
- Flexibilitet är a och o för att inlandssjöfart och kustsjöfart) på allvar ska kunna konkurrera om godstransportuppdrag med främst tunga lastbilar. Det är viktigt, menar föreningen Svensk Sjöfart, att man i detta avseende eftersträvar ett system där den volatila efterfrågan över säsong och konjunktur kan pareras och externa faktorerers påverkan på tider inte blir ett hinder för trafik. Mot denna bakgrund menar Svensk Sjöfart att den maximal genomsnittliga arbetstiden per arbetsvecka bör kunna uppgå till 52 timmar.

Göteborg den 27 oktober 2016

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström

*VD och Näringspolitisk chef*