

Näringsdepartementet

Statsråd Anna Johansson

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

## REMISSYTTRANDE

### **Lag om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet**

Föreningen Svensk Sjöfart har inte mottagit någon remiss på ovanstående lagförslag men vill lämna följande yttrande.

#### **Sammanfattning**

Föreningen Svensk Sjöfart anser följande:

- 1) Beredningen av förslagen till lag och förordning om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet har varit mycket bristfällig. Föreningen har inte fått del av utkastet till förslagen trots att just rederier påverkas av de förslag som lagts fram.
- 2) Konsekvensutredningen av förslaget är nästintill obefintlig. Mer tid och kraft har ägnats åt att utreda sanktionsmöjligheter för de företag som ev. inte följer reglerna än att utreda konsekvenserna för de företag som tänkt följa just samma regelverk.
- 3) Merkostnaderna för enbart överfarten Helsingborg-Helsingör förväntas bli 50-60 MSEK per år. Dock inte inräknat något krav på registrering av passagerare vilket indikeras i förslaget. Det är inte heller inräknat att likvärdiga krav kommer att ställas på den danska sidan.
  - a. HH Ferries som trafikerar rutten Helsingborg – Helsingör lämnade ett eget remissvar till den danska regeringen, den 4.12.2015. Detta svar biläggs detta yttrande.
- 4) Idag tar visiteringen av passagerare 5 sekunder och för fordon 20 sekunder. Detta räknas nu gå upp med 30 sekunder för passagerare respektive med 1-2 minuter för fordon. Med de volymer som transporteras förväntas kapaciteten i stort sett halveras för trafiken. Enskilda företag påförs ett stort ansvar som normalt sätt borde ligga på staten att utföra. Att då föreslås att detta ska göras under helt strikt ansvar är direkt olämpligt. Vi noterar, att samma krav inte ställs på Öresundsbron, där kontrollen skall ske i Sverige och av statliga myndigheter. Konsekvensen blir att bilister inte kontrolleras innan de lämnat Danmark.
- 5) Rederier är vana att ha säkerhetssystem för diverse frågor och jobbar metodiskt enligt dessa som också godkänts av behöriga myndigheter. Att nu införa nya regler utanför de normala regelverken under ansvar av ny tillsynsmyndighet tycker vi är mycket olyckligt. Vi framför våra starkaste önskemål om att Transportstyrelsen som har den speciell kunskap som behövs blir Tillsynsmyndighet för sjöfartens del.
- 6) Att införa krav på rederierna att visa att identitetskontroll utförts är orimligt. Vi utgår från att kravet gäller att rederier ska hålla system och rutiner för att utföra just detta och att tillsynen

gäller dessa system och inget annat. Om inte ska dessa privata företag ersättas för de merkostnader som förslaget innebär.

- 7) Tidsgränsen för de föreskrifter som regeringen kan meddela bör samordnas för järnväg, bussföretag, rederier och för annan infrastruktur. Dessa sjövägar utgör Motorways of the Seas (förlängningen av E47/E55 – E4/E6) och ur den synpunkten är olägenheten lika stor genom de krav som ställs på identitetskontroll. Tiderna för besluten bör också samordnas för att inte negativt påverka konkurrensen trafikslagen emellan.

## **Bakgrund**

Föreningen Svensk Sjöfart har förståelse för att rådande flyktingsituation kräver särskilda åtgärder och Sjöfartsbranschen tar sitt ansvar och kommer att göra sin del. Redan nu har passagerarrederierna byggt upp stor erfarenhet av den nya situationen och anpassat sina organisationer efter de nya utmaningarna som uppstått. Sjösäkerheten har alltid högsta prioritet och äventyras aldrig. Risker identifieras och åtgärdas enligt bland annat ISM-koden. Rederierna har under perioden med ökad flyktingtillströmning anpassat sina säkerhetsorganisationer.

## **Förslag om lag om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet**

### **Avsnitt 5**

I avsnitt 5.1 konstateras att ”Redan nu finns det föreskrifter som reglerar vilka krav som ställs på den som transporterar passagerare till Sverige med flyg eller fartyg i fråga om kontroll av att passagerare har pass och andra handlingar som krävs för inresa och vilket ansvar dessa transportörer har om de inte uppfyller kraven”. Det bör tydlig markeras att detta inte gäller för fartyg i trafik under 20 nautiska mil. Kravet för färjor i trafik under 20 nautiska mil är idag att passagerarna ska räknas. Detta innebär exempelvis att sträckan Helsingborg-Helsingör inte omfattas av denna regel som nämns i avsnitt 5.1. Denna rutt kommer däremot att omfattas av den nya lag om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet som nu föreslås. Därtill har Danmarks regering lagt motsvarande förslag för samma rutt på den danska sidan. Detta rederier kommer därför att behöva kontrollera identitet på både sidor sundet.

Under 2014 transporterade HH Ferries Group Helsingborg-Helsingör 7,4 miljoner passagerare samt 1,4 miljoner personbilar, 370 000 lastbilar och 21 000 bussar motsvarande cirka 25 % av de fordon som korsade Öresund. Överfarten kallas ”Den flytande bron” och skapar indirekt cirka 2 000 arbetstillfällen i regionen. HH Ferries Group har cirka 750 anställda. 50.000 enkelturer genomförs varje kvart i stort sett dygnet runt. Idag servas ruten av 4 färjor med kapacitet på upp till 3.500 passagerare och ca. 700 personbilar i timmen. Färjorna ligger ca. 8-10 minuter i hamn och överfartstiden är 20 minuter. Rederiet har idag bland de mest effektiva hanteringarna av passagerare och gods i Europa. En passagerare tar idag ca. 5 sekunder per expedition och för bilar är motsvarande ca. 20 sekunder per expedition. Dessa tider förväntas öka med 1-2 minuter per fordon och med minst 30 sekunder för passagerare. Detta blir i snitt en försenad färje per avgång. Kapaciteten kommer att halveras på sträckan.

Systemen för biljettkontroll är idag mycket automatiserat vilket möjliggör även sen ankomst till terminalen och därmed stor flexibilitet och att litet utrymme krävs för samla passagerare och fordon.

Rederiet har dubbelt så stor lagringskapacitet i Helsingborg som i Helsingör. Detta i sig gör att ev. förseningar på Helsingörsidan gör det i stort sett omöjligt att samla någon större mängder fordon och gods. Regeringen anför i sitt förslag att en viss del av omkostnaderna förväntas kunna hämtas hem genom elektronisk kontroll. Även en sådan förändringar förväntas leda till väsentliga investeringar och ökad tidsåtgång vilket beräknas medföra att merkostnaden för överfarten Helsingborg-Helsingör blir ca. 50-60 MSEK detta utan tillägg för eventuell kostnad att föra register över registreringen. Investering i och implementering måste ställas i proportion till det förslag som regeringen lagt. Av ruttens 7,4 millioner passagerare är det mindre än 1 % som har bokat biljetten innan resan, biljettköpet sker samtidigt med biljettkontrollen. Kontrollen skall därför utföras manuellt.

Justitiekanslerns senaste uttalande tyder på att enskilda näringsidkare kan begära ersättning för de nya åtaganden staten nu lägger på enskilda företagare. Andra privata intressenter som stödjer regeringen i utmaningen att klara flyktingsituationen ersätts för deras respektive insatser. Ska regeringen överföra uppgifter som normalt faller på staten på enskilda företagare ska dessa ersättas för det. Vi kräver att regeringen utreder möjligheten att utföra uppgiften själva alternativt att ersätta de rederier som drabbas av detta.

## Avsnitt 6

- 1) Det är viktigt att förhållandet mellan de tidigare reglerna som redan införts för passagerartrafik under sjösäkerhetslagstiftningen tydliggörs redan i lagtexten. Vad gäller för de färjor som omfattas av båda regelverken? Vilken regel är överordnad, vilken tillsyn och vilka sanktionsavgifter gäller.
- 2) Det finns enligt föreningen ingen anledning att tillåta längre perioder för dessa föreskrifter än föreskrifter för "väg eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon och som utgör en förbindelse med en annan stat". Just denna färjelinje utgör också en s.k. Motorways of the Seas och skall därmed likställas med andra allmänna vägar. Vi anser därför att max tiden på 1 månad bör gälla även för färjetrafiken.
- 3) Det är viktigt att sjöfartens att samma tillsynsmyndigheter och tillsynssystem gäller såsom i redan rådande system. Det indikeras i förslaget att Polismyndigheten kommer att bli tillsynsmyndighet. Detta är inte något vi accepterar. Regeringen har en tillsynsmyndighet för tillsyns av våra rederier och det är Transportstyrelsen. Det är av yttersta vikt att detta inte ändras.

## 10. Konsekvenser

### Allmänt

Det är tämligen svårt att se vad regeringen anses uppnå med dessa identitetskontroller. Att detta utgör en del av regeringens politiska agenda är klart men det lägger nu en stor börda på enskilda företagare vilket också drabbar de passagerare som normalt reser med dessa linjer samt det gods som varje dag transporteras via dessa rutter. Det enda transportörerna gör är att se att identitetshandlingar finns och inget annat. Det är en stor börda som läggs på privata aktörer och är sysslor som normalt utförs av statliga resurser. Det kommer att innebära stora störningar och höga kostnader att införa denna regel för enskilda transportörer och våra passagerare och transportörer medan "vinsten" räknas hem av staten.

Konsekvensutredningen är väldigt tunn och har totalt uteslutit någon analys av konkurrenspåverkan både mellan transportörer mellan också mellan länder. Denna åtgärd förväntas ex. leda till att gods-

och passagerarflöden flyttar till andra sträckor där kontroller inte sker. Om Öresundsbron hålls öppen medan identitetskontroller / dokumentation gäller för Helsingborg-Helsingör kommer det att påverka konkurrens betydligt. Dessa åtgärder bör samordnas.

Vad gäller påverkan på just godstrafiken återfinns en kort skrivning om denna med följande mening: "Köbildning kan även generera förseningar för godstransporter som färdas med fartygen och påverka hela transportkedjan." Detta trots att 40 % av värdet av Sveriges export går på just färjor.

Vi önskar se en betydligt större analys av konsekvenserna av denna helt nya lag som ska införas.

### **Förslag till förordning om särskilda identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet**

4 § Vi ställer oss tveksamma till att få en annan tillsynsmyndighet än den normala för rederier dvs. Transportstyrelsen. Myndigheten har en särskild kunskap om sjöfartens särart och vårt systematiska tänk runt sjösäkerhet m.m. Dessutom omfattas dessa rederier redan av dagens regler Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1999:15) om registrering av ombordvarande på passagerarfartyg. Det blir väldigt ottydligt om två olika myndigheter handhar detta.

#### **Avsnitt 3.1**

I de samråd som skett med regeringen har hela tiden hävdats att dessa nya krav på identitetskontroll inte kommer att innebära krav på registrering. Trots detta skriver regeringen i PM att " Vid en kontroll ska transportören kunna visa att en identitetskontroll har genomförts, t.ex. genom uppvisande av en passagerarlista med identitetsuppgifter." Detta är något som innebär en otroligt mycket större arbetsbörda än att bara kontrollera identitetshandlingar. Svensk Sjöfart anför att kraven enbart ska gälla krav på kontroll av identitetshandlingar och att en eventuell tillsyn utförs av behöriga myndigheter för transportområdet dvs. Transportstyrelsen på systemnivå dvs att rederiet har system och rutiner för att utföra identitetskontroll och inget annat.

#### **Avsnitt 3.2**

Att införa ett strikt ansvar för denna mycket betungande uppgift som nu tillfaller privata företag är helt oacceptabelt. Vi anser att oaksamhet ska vara tillåtet. Vi utgår från att oaksamhet kan råda inom ramen för de allmännas ansvar för gränskontroll. Det viktiga är att transportföretagen har rutiner och system för att kontrollera detta. Något annat är helt oproportionerligt. Det är en orimlig arbetsbörda som du påförs de enskilda transportörerna dvs. ett indirekt krav på registreringen av passagerare och inte bara en identitetskontroll. Skulle detta kvarstå kräver vi ytterligare konsekvensanalyser av detta.

#### **Avsnitt 4.6.1**

Avsnittet reflekterar inte alls att en stor del av passagerare och gods rullar ombord på färjor och inte går ombord. Detta gör frågan betydligt mer komplex än för buss- och tåg där det enbart gäller för passagerare som går ombord.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Pia Berglund

Tryggve Ahlman