

Socialdepartementet
103 33 Stockholm

s.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

s.sof@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: S2021/04731

Stockholm 2021-11-01

Remissvar SOU 2021:44 Tillgänglighetsdirektivet

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 sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Med anledning av den remitterade utredningen om genomförande av tillgänglighetsdirektivet i svensk rätt önskar Svensk Sjöfart lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart stödjer ambitionen för och målsättningen med tillgänglighetsarbetet. Föreningen noterar dock att även om utredningens förslag uttryckligen omfattar sjötrafik så har utredningen i begränsad omfattning haft möjlighet att närmare granska de regler som redan idag gäller för sjöfarten. Utredningen konstaterar i denna del att fartygstransporter (eller som utredningen benämner det "båt transporter") omfattas av de krav som regleras genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1177/2010 om passagerares rättigheter vid resor till sjöss och på inre vattenvägar. Den aktuella EU förordningen innehåller krav på att transportören ska se till att personer med funktionsnedsättning får information i tillgänglig form. Utredningen konstaterar dessutom att så är fallet och redovisar att detta krav inbegriper bl.a. information vid "...bokning och information på Internet, att all relevant information om transportvillkoren, information om resan och villkoren för tillgänglighet finns att tillgå i en form som lämpar sig och är tillgänglig för personer med funktionsnedsättning eller nedsatt rörlighet."

Den aktuella EU förordningen om passagerares rättigheter, är redan idag direkt gällande i Sverige. Mot denna bakgrund finns således redan idag regler kring tillgänglighet som är tillämpliga, trots detta föreslår utredningen att motsvarande regler ska införas i svensk lagstiftning.

Även om förslaget inte är tilltänkt att innebära någon omfattande utvidgning av befintliga krav, så är det olyckligt att samma typ av krav regleras på flera ställen (både direkt genom en EU-förordning och inom ramen för det svenska genomförandet av ett EU-direktiv). Detta särskilt som det i artikel 5 i det nu aktuella direktivet anges att ”/... Gällande unionslagstiftning på området för persontransporter Tjänster som uppfyller kraven avseende tillhandahållande av tillgänglig information och tillhandahållande av information om tillgänglighet enligt förordningarna /.../ (EU) nr 1177/2010 /.../ ska anses uppfylla motsvarande krav i det här direktivet [understrykning tillagd]”.

Svensk Sjöfart menar att denna typ av dubbelreglering bör undvikas, då detta komplicerar och krånglar till lagstiftningen i Sverige samtidigt som ett tydligt mervärde saknas. För en internationell bransch som sjöfarten är detta ur ett principiellt perspektiv särskilt problematiskt eftersom sjöfarten har att beakta inte bara kraven i det land som resan utgår från utan också i det land som resan går till. Även mindre olikheter i nationella genomföranden kan därför orsaka betydande problem och administrativa kostnader för verksamheterna. På en gemensam marknad innebär dessutom olika kravnivåer alltid en risk för att konkurrensen mellan olika aktörer snedvrids. Svensk Sjöfart anser därför inte att direktivet bör införas i svensk rätt i de delar som redan regleras genom de befintliga passagerarrättsförordningarna. I de delar som inte täcks in av passagerarrättsförordningarna är direktivet emellertid tydlig kring att ett nationellt genomförande behövs. Detta innebär således att en gränsdragning mellan det nu aktuella direktivet och passagerarrättsförordningarna kommer att behövas. I denna del hade det varit en tillgång om utredningen lämnat förslag på hur en sådan gränsdragning skulle kunnat se ut. Oavsett var denna gräns slutligen dras är det framgent angeläget att säkerställa en god koordinering och att undvika dubbelreglering mellan de regler som följer av passagerarrättsförordningarna respektive tillgänglighetsdirektivet.

Flertalet av de materiella krav som kommer att krävas för att uppnå direktivets krav hänförs till myndigheternas implementeringsarbete. Mot denna bakgrund är det svårt att bedöma vad direktivet i slutändan kommer att innebära för företagen. Detta särskilt som den konsekvensanalys som utredningen tagit fram förefaller vara bristfällig och sannolikt inte inkluderar alla kostnader. En betydande osäkerhet finns dessutom just genom att de materiella kraven ännu inte finns på plats.

Svensk Sjöfart menar därför att det hade varit en lämpligare ordning att först ta fram standarder inom EU och sedan ett regelverk där införandet av dessa standarder beslutas och inte tvärtom att först besluta om genomförandet och sedan ta fram vad som ska gälla. Arbetet med att inom EU besluta vilka internationella standarder som ska tillämpas och vilka materiella krav som ska gälla är därför angeläget så att aktörerna får information om vad som gäller inte minst vad avser digitala plattformar, betalsystem etc. Utan tillgång till tydliga standarder, som motsvarar kraven enligt direktivet, riskerar tillgänglighetsarbetet att bli ineffektivt såtillvida att det är oklart för aktörerna vad som krävs för att uppfylla direktivet. Med dagens tillvägagångssätt så finns snarast en risk att även de aktörer som har

alla intentioner att tillse att man når målen lägger ner betydande belopp, utan att det faktiskt uppfyller de mål som sätts upp genom direktivet. I denna del förefaller utredningen ha underskattat det faktum att huvuddelen av aktörerna som ska utveckla tillgängligheten är helt beroende av ett mindre antal aktörer som ex. bygger olika digitala former av plattformar eller tillhandahåller betaltjänster etc. Detta gäller i synnerhet digitala boknings- och betalssystem som oftast bygger på infrastruktur som aktörerna köper in i form av färdiga system eller genom utveckling och sammankoppling av olika befintliga systemlösningar. Utan en tydlighet kring vad som ska uppnås eller enhetliga standarder blir det svårt för de som ska ställa krav i samband med inköp av olika typer av digitala plattformar. Svensk Sjöfart förutsätter därför att arbetet med att ta fram standarder inom EU för tillgänglighet intensifieras, samt att relevanta delar av näringslivet ges möjlighet att medverka i tillämpliga expertorgan. Med hänsyn till nuläget har de myndigheter som enligt lagstiftningen har eller kommer att få uppgifter inom ramen för genomförandet en nyckelroll att sprida information och kunskap. Svensk Sjöfart förutsätter att berörda myndigheter erhåller nödvändiga resurser för genomförandet av detta arbete, så att det inte tränger undan andra viktiga uppgifter som berörda myndigheter redan har, eller att arbetet med information eftersätts.

I övrigt önskar Svensk Sjöfart ansluta sig till de påpekanden som Transportföretagens lämnar i sitt remissyttrande.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson