

Näringsdepartementet
Marknad och regelverk på transportomr.
Att: Christina Bergström

Stockholm 2017-05-17

Ref N2016/01320/MRT

Remissyttrande angående promemoria från Stockholms universitet om cabotage

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive de här aktuella remissinstanserna Sveriges Hamnar och Transportindustriförbundet har tagit del av Näringsdepartementets remitterade promemoria och har följande synpunkter.

1 Allmänt

Transportföretagen uppskattar att man nu tar initiativet att röja upp i det mycket gamla och delvis obsoleta regelverk som fortfarande gäller beträffande cabotage inom sjöfarten.

Den framlagda promemorian innehåller både en utförlig genomgång av gällande rätt detaljerade problembeskrivningar och utförliga motiveringar för de förslag som läggs fram.

Tyvärr saknar promemorian helt en redovisning av hur motsvarande frågor hanterats i andra EES-stater. Med tanke på att de problem som promemorian behandlar inte är helt enkla och motsvarande problem rimligen måste förekomma också i andra EES-länder är detta en stor brist.

Flertalet av de problem som enligt promemorian behöver en lösning genom svensk lagstiftning, när det gäller cabotage enligt förordning EEG 3577/92 resp. cabotage på inre vattenvägar enligt förordning EEG 3921/91, uppges gälla sjösäkerhet, bemanningsfrågor eller miljöskydd. De valda lösningarna motiveras emellertid på flera punkter i promemorian med att de utjämnar konkurrensförutsättningarna och hindrar konkurrens från lågkostnadsarbetskraft. Detta är mindre lyckligt när det gäller åtgärder som kan uppfattas få karaktären av handelshinder och där det för att försvara ett tyngande ingripande är nödvändigt att visa att åtgärden behövs för att lösa en fråga som är ett viktigt allmänt intresse och att ingripandet är proportionerligt.

Ett annat skäl som åberopas för att göra de ingripanden som föreslås är att cabotageverksamheten bedrivs «mer eller mindre permanent». Denna något svepande



formulering visar sig senare innebära att verksamheten är «regelbunden». Detta innebär tydligen inte bara tidtabellsbunden verksamhet utan kan också innebära att ett fartyg med viss regelbundenhet anlöper givna hamnar. Om en viss frekvens åsyftas nämns dock inte heller. Inte heller tas frågan upp om en verksamhet måste ha pågått under viss tid för att anses regelbunden. Det sägs att den frågan får överlämnas till rättstillämpningen, vilket inte är ett tillfredsställande svar på en fråga som kan ha stor betydelse för den som t.ex. skall avge ett anbud vid en upphandling.

2 Marknadstillträde

Promemorians förslag gäller både marknadstillträde för EES stater och tredjeländer.

Vad gäller tredjeländer finns inget att anmärka mot de förslag som lagts fram.

Vad gäller EES-länder innehåller förslaget till lag om rätten att bedriva inrikes sjötransporter av passagerare och gods (cabotage) en hänvisning till de båda EU-förordningar som gäller direkt i Sverige, nämligen den s.k. cabotageförordningen (EEG 3577/92) och förordning EEG 3921/91 som gäller rätten till cabotage på inre vattenvägar.

Lagförslagets § 4 föreskriver dessutom att bl. a. en redare som använder ett utländskt fartyg med en bruttodräktighet under 500 för regelbundna transporter och gods mellan svenska hamnar skall anmäla detta till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

Avsikten med bestämmelsen är enligt motiveringen till förslaget sid 38-39 att kontrollera efterlevnaden av de sjösäkerhets-, bemannings- och miljöbestämmelser som föreslås gälla för sådana fartyg.

Transportföretagen delar promemorians bedömning att en sådan anmälningsplikt är invändningsfri i den mån sådana tillsynsbehov finns. Motsvarande skyldighet har godtagits t.ex. vid utstationering av arbetskraft för att möjliggöra kontroll av att det s.k. utstationeringsdirektivets regler efterlevs.

3 Sjösäkerhets- och arbetsförhållanden

Promemorian föreslår att utländska fartyg med en bruttodräktighet under 500 som används för regelbundna transporter av passagerare och gods mellan svenska hamnar underkastas ett antal svenska regler beträffande bemanning, arbetsförhållanden, miljö och sjösäkerhet.

Förslaget innebär bl.a. att fartygen skall åläggas att inneha ett svenskt så kallat fartcertifikat respektive passagerarfartygscertifikat samt beträffande passagerarfartyg s.k. tillsynsbok enligt fartygssäkerhetslagen (2003:364). Enligt samma lag bör ritningar till sådana fartyg inges till transportstyrelsen.

Fartyg i inlandsvattenvägsjöfart som innehar ett gemenskapscertifikat för inlandssjöfart eller motsvarande certifikat enligt konventionen för sjöfarten på Rhen undantas från certifikatplikten.

De föreslagna bestämmelserna verkar stå i direkt strid mot förordning 3577/92 som i artikel 1 uttryckligen föreskriver att fartyg som godkänts för cabotage i flaggstaten har rätt att bedriva cabotage i en annan medlemsstat. Några ytterligare krav på fartyget får inte ställas.

Självfallet finns det däremot ett legitimt kontrollintresse som bör tillgodoses på ett lämpligt sätt. Mot den bakgrunden framstår det som märkligt att promemorian inte valt den enklare utväg att godkänna certifieringar och lägga dessa till grund för kontrollverksamheten som omnämns i promemorian men som avvisas med motiveringen att det kan finnas behov av att kontrollera att vissa svenska bestämmelser uppfylls.

Samma resonemang torde kunna föras vad gäller certifieringar m.m. enligt lagen (1980:424) om förening från fartyg och kontroll av dennas efterlevnad.

Det finns anledning att påpeka att det avgörande av EU domstolen (C-128,129/10) som citeras i promemorian för att motivera de krav som ställs beträffande fartyg från EES medlemsstater inte gäller tillståndskrav grundade på fartygets egenskaper utan säkerhetsbedömningar grundade på operativa förhållanden och public service-behov.

Däremot verkar i princip inget finnas att invända mot de förslag beträffande bemanningsregler inklusive regler om arbetsförhållanden ombord som föreslås i promemorian genom bestämmelser i sjömanslagen (1973:282), arbetsmiljölagen (1877:1160), mönstringslagen (1983:929) lagen om vilotid för sjömän (1998:958) samt bestämmelserna om arbetsmiljö i fartygssäkerhetslagen, förutsatt att regelverket i förekommande fall anpassas så att det inte innebär något hinder för den fria rörligheten för arbetskraft.. Detta är för övrigt en frågeställning som framstår som viktig men som över huvud taget inte verkar ha beaktats i promemorian. Vad som nu sagts beträffande bemanning gäller cabotage enligt förordning 3577/92.

Möjligheten att reglera bemanningsförhållanden verkar mer begränsade vad gäller inlandssjöfart, enligt Artikel 3 i förordning 3921/91. Detta innebär möjligen att beträffande sådana fartyg bara arbets- och vilotid kan regleras. Denna fråga verkar inte närmare ha berörts i promemorian.

Det finns till sist anledning att erinra om vad som inledningsvis sagts om den otillfredsställande oklarheten vad gäller regelbundenhetsrekvisitet.

4 Samlad bedömning av promemorian

Mot bakgrund av vad som ovan anförts får promemorian anses vara behäftad med sådana brister att den inte utan väsentliga kompletteringar kan läggas till grund för fortsatt lagstiftningsarbete.

Kompletteringen bör framför allt säkra att den fria rörligheten för arbetskraft inom ramen för utnyttjandet av rätten till cabotageverksamhet inte drabbas negativt då svenska myndigheters rätt att bestämma över bemanningsfrågorna enligt Artikel 4 i förordning 3577/92 och 3921/91 utövas.

Med vänlig hälsning

A handwritten signature in blue ink that reads "Stefan Back". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending from the end of the name.

Stefan Back

Chef hållbar logistik

Transportföretagen