

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Transportstyrelsens remissvar avseende inre vattenvägsutredningens betänkande (SOU 2011:4) Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i Sverige**

### **Sammanfattning**

*Transportstyrelsen anser sammanfattningsvis att det finns skäl att överväga ett införande av regelverket kring inre vattenvägar i Sverige, då ett införande av regelverket kan bidra till de transportpolitiska målen. En förutsättning för att de ska uppnås är dock att en konkurrensneutralitet kan åstadkommas mellan olika transportslag, i sammanhanget torde bl.a. infrastrukturkostnader vara av stor betydelse. Transportstyrelsen tillstyrker mot denna bakgrund i huvudsak utredningens förslag, men vill samtidigt påtala att det finns behov av ytterligare analys från myndighetens sida i samband med genomförandet. Mot denna bakgrund är det angeläget att Transportstyrelsen ges de bemyndiganden som utredningen föreslår.*

### **Allmänna överväganden**

Transportstyrelsen är positiv till en utökad användning av inre vattenvägar i Sverige. Ökade transporter på inre vattenvägar skulle enligt myndighetens bedömning kunna utgöra ett instrument för att i vissa geografiska områden avlasta annan infrastruktur, samt bidra till en ökad konkurrens mellan olika transportslag. Myndigheten kan dock inte bedöma i vilken utsträckning en överflyttning av gods kommer att ske, då detta framförallt beror på huruvida en konkurrensneutralitet kan åstadkommas mellan olika transportslag. För att åstadkomma en konkurrensneutralitet mellan olika transportslag torde prissättningen för nyttjande av infrastruktur vara av avgörande betydelse. Myndigheten gör dock bedömningen att införandet av ett regelverk avseende inre vattenvägar med rätt prissättning kan utgöra ett instrument som kan bidra till att minska trängsel på väg och järnväg samt minska utsläppen från transportsektorn som helhet. Därigenom skulle ett införande av regelverket kunna bidra till såväl hänsyns- som tillgänglighetsmålen.

Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen att det finns skäl att överväga ett införande av regelverket även i Sverige. Huruvida ett införande av regelverket är lönsamt eller inte går enligt myndighetens bedömning inte att avgöra i nuläget, utan är helt beroende på hur mycket gods som kan föras över till de inre vattenvägarna. I denna del är Transportstyrelsen av uppfattningen att det är upp till transportköpare och säljare att identifiera och utveckla effektiva och konkurrenskraftiga transportlösningar inom ramen för givna regelverk. Transportstyrelsen vill dock framhålla att ett införande av det aktuella regelverket kommer att leda till ökade kostnader för myndighetens verksamhet, så väl inom den normgivande som avgiftsfinansierade verksamheten.

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak utredningens förslag, men kan i likhet med vad utredningen påpekat konstatera att det kommer att krävas ytterligare analys från myndighetens sida för att avgöra huruvida de möjligheter till undantag som finns i regelverket bör utnyttjas. Det är därför angeläget att Transportstyrelsen ges nödvändiga bemyndiganden. Innan dessa bemyndiganden utnyttjas gör dock myndigheten bedömningen att det noggrant måste övervägas vilka miljö- och säkerhetseffekter ett införande av reglerna får och i vilka delar det är motiverat att Sverige utnyttjar de undantagsmöjligheter som finns i regelverket. På motsvarande sätt måste de konkurrensmässiga effekter utnyttjandet av eventuella undantag får för svenska fartyg analyseras. Detta då en omedelbar effekt annars kan vara att trafiken i Sverige enbart utförs med fartyg registrerade i andra länder, några säkerhetsmässiga och miljömässiga vinster kan då inte åstadkommas genom ett utnyttjande av de aktuella undantagen. Detta samtidigt som fartygen inte heller står under kontroll av svensk myndighet, vilket gör det svårare för Transportstyrelsen att tillse att en rimlig säkerhets- och miljömässig nivå upprätthålls.

Nedan redovisas Transportstyrelsen överväganden inom olika sakområden.

#### *Tillstånd att utföra varutransporter i inlandssjöfart*

Transportstyrelsen tillstyrker att myndigheten ges ansvar i enlighet med direktivet. I sammanhanget noterar dock Transportstyrelsen att det finns betydande olikheter mellan förordningen 3921/91 EEG (inre vattenvägar) och 3577/92 EEG (frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet). Enligt förordning 3577/92 är det fartygets flagga som avgör om fartyget kan bedriva cabotage eller inte. Detta medan det i förordningen 3921/91 är transportföretagets hemvist som avgör om cabotage får bedrivas.

#### *Säkerhetskrav för fartyg som trafikerar inre vattenvägar*

Transportstyrelsen vill inledningsvis understryka att flera av de havsgående fartyg som trafikerar Väner och Mälaren idag är fartyg som inom ramen för

sina ordinarie trafikmönster går från en inlandshamn i Sverige ut på internationellt vatten och därefter till en kusthamn i en annan stat. I och med att dessa fartyg bedriver trafik i områden som utgör öppet hav blir den kravbild som gäller för internationell trafik tillämplig. En förutsättning för att dessa fartyg ska kunna bedriva denna typ av trafik även framgent är att fartygen uppfyller det internationella regelverket för fartyg i internationell trafik.

Regelverket avseende inre vattenvägar innehåller jämfört med det svenska regelverket för fartyg som bedriver trafik i fartområde E, D och C både mer- och mindre omfattande krav. Utredningen har identifierat att det vid en jämförelse mellan de regler som gäller för fartyg som trafikerar fartområde D och C och regelverket för inre vattenvägar föreligger vissa skillnader. I förhållande till zon 1 finns skillnader bl.a. vad avser konstruktivt brandskydd på lastfartyg, möjligheten att gå med öppna lastrum och krav på dubbelbotten. Motsvarande för zon 2 är brandpumpskapacitet, vissa fribordskrav, stabilitetsvidd för passagerarfartyg och intaktstabilitetskrav för lastfartyg. Transportstyrelsen kan i likhet med utredningen konstatera att en medlemsstat i enlighet med direktivets (2006/87/EG) artikel 5.1 och 5.4 äger rätt att efter samråd med Kommissionen för de teknikområden som specificeras i bilaga III till direktivet anta ytterligare tekniska krav för de fartyg som trafikerar zon 1 och zon 2 inom medlemsstatens territorium. Motsvarande förfarande finns för sänkta krav i zon 3 och 4. Detta innebär att det är möjligt för en medlemsstat att, efter samråd med kommissionen, ställa såväl högre som lägre krav än de som följer direkt av regelverket avseende inre vattenvägar. Möjligheten att ställa ytterligare tekniska krav har utnyttjats av Frankrike, Nederländerna, Tyskland, Belgien och Storbritannien.

Transportstyrelsen kan i detta sammanhang konstatera att det i flera fall är så att de krav som klassificeringssällskapen uppställer är högre än de som följer direkt av direktivet (2006/87/EG). Myndigheten kan vidare konstatera att avsaknaden av vissa krav leder till en lägre sjösäkerhet än idag, exempelvis genom att det saknas boghöjdskrav och att fartyg får gå utan lastluckor och då särskilt i zon 1. Vidare kan myndigheten konstatera att det i regelverket inte finns krav på dubbelskrov, vilket skulle kunna vara ett rimligt krav för fartyg lastade med olja eller andra skadliga ämnen, som trafikerar Väner och Mälaren. Detta då de aktuella sjöarna utgör vattentäkt för ungefär en fjärdedel av Sveriges befolkning och ett utsläpp av olja skulle kunna få mycket omfattande konsekvenser och innebära stora samhällsekonomiska kostnader.

Vad avser direktivets tillämpning tillstyrker Transportstyrelsen utredningens förslag att möjligheten till undantag i enlighet med artikel 7 i direktiv 2006/87/EG inte bör tillämpas fullt ut i fråga om lastfartyg, men att passagerarfartyg i enlighet med utredningens förslag bör undantas från

tillämpningsområdet. I fråga om möjligheten att införa nationella tekniska krav föreslår utredningen att Sverige i likhet med flera andra EU-länder bör utnyttja denna möjlighet och att det därför bör göras ett tillägg i fartygssäkerhetslagen med möjlighet för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att föreskriva ytterligare eller sänkta krav för fartyg i inlandssjöfart inom de zoner och på de områden som följer. Transportstyrelsen tillstyrker detta förslag, men kan i likhet med utredningen konstatera att innan ytterligare krav införs eller kraven minskas måste dock, som ovan nämnts, en närmare analys och konsekvensutredning genomföras. Mot bakgrund av att fartyg som används för trafik på inre vattenvägar mycket väl kan flyttas mellan olika länder (förutsatt att de har giltiga certifikat) innebär detta begränsningar i Sveriges möjligheter att införa särregler för svenska fartyg. I detta sammanhang är det därför viktigt att överväga vilka ytterligare tekniska krav som antagits i andra EU-medlemsstater och hur dessa införts. En fördjupad analys och diskussion med Kommissionen torde därför vara nödvändig för att avgöra hur den exakta implementeringen bör se ut. För svenskt vidkommande kan Transportstyrelsen också konstatera att ett införande av regelverket avseende inre vattenvägar innebär att det finns skäl att se över det nationella regelverket i stort för lastfartyg så att dessa regelverk ges en uppbyggnad som harmonierar.

#### *Klassificering av sjöområden*

Ett införande av regelverket om inre vattenvägar innebär att de regler som finns avseende klassificering av fartområden skulle göras tillämpliga i Sverige. Transportstyrelsen kan konstatera att det inte torde föreligga något principiellt hinder för att ha olika parallella klassificeringar av olika områden, men anser att det skulle vara en fördel om de klassificeringar som finns så långt möjligt är överensstämmande. Utredningen har gjort en omräkning utifrån signifikanta våghöjder och en korrelation till de redan etablerade fartområdena E och D. Enligt utredningen anses zon 1 och 2, i regelverket för inre vattenvägar, motsvara fartområde D och zon 3 och 4 fartområde E. Enligt Transportstyrelsens bedömning finns det som utredningen också indikerat anledning att se över detta ytterligare, möjligen genom ett uppdrag till SMHI att ta fram en ny beräkning av signifikant våghöjd för Vänern och att sedan tillsammans med Transportstyrelsen se över förutsättningarna att ensa klassificeringen på området.

Vad avser de säkerhetskrav som bör tillämpas för fartyg som trafikerar inre vattenvägar är det enligt Transportstyrelsens bedömning av avgörande betydelse vilka områden som klassificeras som inre vattenvägar respektive gränserna för de aktuella zonerna, då detta kommer att styra var regelverket blir tillämpligt. En särskilt viktig frågeställning i detta sammanhang är Vänern, där förhållandena i vissa delar av sjön mycket väl kan vara sådana områden som inte kan omfattas av det aktuella regelverket. Kompletterande krav skulle därmed krävas för dessa

områden. Exempelvis skulle andra fribordskrav kunna bli aktuella, vilket utredningen indikerat.

#### *Besiktningintervall*

Direktivet medger besiktningintervall på upp till 10 år, och utredningen jämför med Nederländerna som infört krav på 7-åriga intervall. I Sverige gäller idag certifikat 5 år, vilket innebär att besiktning sker två gånger under fem år. De svenska kraven motsvarar de som finns för klasscertifikat. Transportstyrelsen gör bedömningen att det i nuläget är svårt att bedöma både certifikatslängd och behovet av besiktningintervall, eftersom myndigheten i dagsläget saknar kunskap om hur en eventuell inre vattenvägsflotta kan komma att se ut. Exempelvis vad avser bottenbesiktningar krävs det ytterligare överväganden med vilket intervall denna typ av fartyg bör besiktigas. Detta särskilt mot bakgrund av att trafik kommer att ske på Göta Älv, i Väneren och på Mälaren, som alla är vattentäkter. Motsvarande gäller vad avser passagerarfartyg och med vilken intervall dessa bör besiktigas. Transportstyrelsen är av uppfattningen att det kan finnas alternativ som måste övervägas i samband med en analys av framtida besiktningintervall, exempelvis om ett system med en hög grad av egenkontroll kan användas, för att på så sätt medge möjlighet till längre besiktningintervaller. Avslutningsvis anser Transportstyrelsen att det måste övervägas vilka delar av besiktningarna för dessa fartyg som ska delegeras till erkända organisationer respektive vilka delar som ska utföras av Transportstyrelsens personal, myndigheten tillstyrker därför införandet av ett generellt bemyndigande att överlåta besiktning i enlighet med utredningens förslag.

I fråga om direktivet om fartcertifikat tillstyrker Transportstyrelsen utredningens förslag.

#### *Krav inom miljöområdet*

I fråga om krav på dubbelbotten/dubbelskrov föreslår utredningen att bestämmelser för havsgående fartyg ska tillämpas vid transport av farligt gods på inre vattenvägar. I likhet med vad som nämnts ovan förefaller detta rimligt, då trafiken kommer att bedrivas i områden som utgör vattentäkter för en fjärdedel av Sveriges befolkning. Transportstyrelsen är dock av uppfattningen att det i likhet med vad som angivits ovan bör genomföras en konsekvensanalys i samband med införande av ett eventuellt regelverk i svensk rätt.

Utredningen föreslår att Sverige bör utnyttja möjligheten till undantag i fråga om tillämpningen av direktivet vid transport av farligt gods på inre vattenvägar. Transportstyrelsen är av uppfattningen att det för effektiva transporter och en ökad intermodalitet är viktigt att gods på ett enkelt sätt kan lastas om mellan olika transportslag. Med i praktiken fem olika regelverk (ett för varje

transportslag<sup>1</sup>) är detta inte fallet idag. I tillägg till detta är ansvaret för de olika regelverken uppdelat på olika myndigheter (Transportstyrelsen och Myndigheten för samhällskydd och Beredskap). Transportstyrelsen har tidigare framfört att ansvaret för farligt gods bör samlas på Transportstyrelsen i syfte att underlätta för transportörerna och för att på ett mer effektivt sätt kunna driva det internationella arbetet för att så långt möjligt ensa kraven och skapa bättre förutsättningar för intermodalitet. Mot bakgrund av den rådande situationen, delar dock Transportstyrelsen utredningens bedömning att den möjlighet till undantag som finns bör användas. Med nuvarande svenska regelverk (Östersjöavtalet) finns möjlighet att tillåta att visst förpackat farligt gods sker enligt ADR och RID. Transportstyrelsen gör bedömningen att om denna möjlighet utnyttjas kommer detta att skapa bättre förutsättningar för en ökad intermodalitet än om ADN införs fullt ut. En annan viktig faktor är att det genom att utnyttja undantaget blir en myndighet som svarar för regleringen vad avser transporter på inre vattenvägar. I fråga om bulkklaster gör Transportstyrelsen i likhet med utredningen bedömningen att det är svårt att bedöma huruvida IMDG-koden eller ADN-regelverket leder till högst säkerhet.

Transportstyrelsen vill i sammanhanget understryka att om regeringen gör bedömningen att regelverket avseende ADN bör införas bör ansvaret för detta regelverk läggas på Transportstyrelsen i syfte att hålla samman regelverket vad avser transport av farligt gods till sjöss.

Ifråga om de föreslagna ändringarna avseende buller och avgaser från mobila maskiner, bränslekvalitet och svavelhalt i bränsle, tillstyrker Transportstyrelsen utredningens förslag.

#### *Behörigheter och bemanning*

Vad avser bemanning konstaterar utredningen att det saknas bindande regler inom EU, däremot finns bindande regler i de regionala konventionerna. Vidare finns icke bindande regler genom bl.a. UNECE. Mot denna bakgrund konstaterar utredningen att den befintliga regleringen i fartygssäkerhetslagen bör tillämpas, dvs. att Transportstyrelsen fastställer säkerhetsbesättningsbeslut. Transportstyrelsen tillstyrker utredningens förslag i denna del.

Direktiv 87/540/EG syftar till att öka fraktförarnas kompetensnivå och därigenom bidra till en sanering av marknaden genom att strukturell överkapacitet försvinner och tjänsternas kvalitet förbättras. Utredningen föreslår att fraktförare som enbart är verksamma på svenskt territorium ska undantas från att tillämpa direktivet. Transportstyrelsen ansluter sig till utredningens resonemang att det i Sverige saknas behov att sanera marknaden samt åtgärda

---

<sup>1</sup> Sjöfart (IMDG), Flyg (ICAO-TI), Järnväg (RID), Väg (ADR) och Inre vattenvägar (ADN)



strukturell överkapacitet och risken för missbruk av ett eventuellt undantag är liten vilket gör att undantaget bör kunna tillämpas.

I enlighet med utredningens förslag ska Transportstyrelsen även få till uppgift att föreskriva för ansökningar om intyg om bevis om yrkeskompetens på inre vattenvägar, samt besluta om krav samt svara för utfärdande av intyg. Även inom detta område finns möjlighet till vissa undantag, men om denna möjlighet utnyttjas uppstår enligt myndighetens bedömning en oklarhet hur svenskar som vill transportera i utlandet ska erhålla nödvändiga intyg. Transportstyrelsen anser att myndigheten bör svara för utfärdande av intyg, men ifrågasätter om det finns ett intresse att utbilda inom området. Det finns därmed en risk att skolor och utbildningsanordnare kan vara tveksamma till att skapa en utbildning med relativt få studenter. Mot denna bakgrund anser Transportstyrelsen att det utöver denna utbildning också finns skäl att se över vilka möjligheter det finns att inom ramen för det befintliga utbildningssystemet att skapa ekvivalenta och ändamålsenliga utbildningar för detta ändamål. Transportstyrelsen gör bedömningen att en sådan åtgärd sannolikt är mer kostnadseffektiv och skapar ett bättre utbud än införandet av en särskild utbildning enligt de regler som gäller för inre vattenvägar. Myndigheten gör bedömningen att en sådan åtgärd dessutom skapar en större nationell arbetsmarknad och bör underlätta både för enskilda och för de företag som avser rekrytera personal inom området. En viktig del vad avser tillgången till personal kommer enligt myndighetens bedömning också att vara erkännande av intyg utfärdade av en annan medlemsstat som tillräckliga bevis på yrkeskompetens.

Motsvarande frågeställningar gäller för direktiv 96/50/EG som är tillämpligt på befälhavare på fartyg i inre vatten med vissa undantag. Möjligheten till dispens från direktivet har övervägts men inte föreslagits med hänsyn till risken för missbruk. Utredningen föreslår därmed att direktivet införs genom en ny befälsutbildning för framförande av inre vattenvägsfartyg. Transportstyrelsen stöder detta, men föreslår att denna i likhet med vad som föreslås ovan övervägs och utformas i samband med Transportstyrelsens pågående arbete med en utbildning för befäl i skärgårdstrafiken.

Vidare noterar Transportstyrelsen att direktiv 91/672/EG syftar till att en medlemsstats båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar ska erkännas av övriga medlemsstater. Den svenska behörighetsförordningen förutsätter emellertid ett ansöknings- och prövningsförfarande hos Transportstyrelsen, medan direktivet förutsätter ett förfarande utan ansöknings- och prövningsförfarande. Detta gör det oklart huruvida Transportstyrelsen kommer att beröras i denna del. Av utredningen framgår inte heller vilken myndighet som ska svara för erkännandet av certifikaten.

## Konsekvenser för Transportstyrelsen

Utredningen konstaterar att införandet av regelverket avseende inre vattenvägar i Sverige främst kommer att påverka Transportstyrelsens arbetsuppgifter genom att det är ett helt nytt område som vid ett införande ska regleras. Utredningen skattar omfattningen på denna verksamhet initialt till ca 10 årsarbetskrafter. Mot bakgrund av att förslaget avser införandet av ett regelverk som kommer att påverka Transportstyrelsens bedömning inom samtliga verksamhetsområden (tillsyn, registerhållning, tillstånd och normering) vill Transportstyrelsen peka på nödvändigheten av att myndigheten tillförs nödvändiga resurser.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning vad avser behovet av resurser men kan konstatera att beroende på om en delegering av uppgifter genomförs kan resursbehovet komma att minska med i storleksordningen 1-2 årsarbetskrafter. Transportstyrelsen gör vidare bedömningen att särskilda resurser kommer att behöva avsättas av myndigheten i samband med genomförandet för att detta ska kunna ske inom en rimlig tid.

Mot bakgrund av regelverkets omfattning och att det rör sig om ett helt nytt område och regelverk gör Transportstyrelsen bedömningen att en rimlig tid för att ta fram föreskrifter uppgår till minst 24 månader. Detta under förutsättning att tillräckliga resurser tilldelas Transportstyrelsens sjöfartsavdelning för ändamålet.

---

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. Föredragande har varit sjöfartssakkunnig Anders Hermansson. I ärendets handläggning har även sjöfartsdirektören Per Nordström, chefen för fartygstekniska enheten Erik Eklund, chefen för miljösektionen Anna Peterson, chefen för fartygsoperativa enheten Pernilla Bergstedt, chefen för sjöpersonalsektionen Bo Bergström och handläggaren Charlotta Nilsson deltagit.

Staffan Widlert