

Näringsdepartementet  
Transportenheten  
103 33 Stockholm

Datum  
2011-06-27

Ert dnr  
N2011/751/TE

Vårt dnr  
2011/145

### **Angående remiss av betänkandet genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt (SOU 2011:4)**

Näringslivets Regelnämnd NNR har tagit del av det presenterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

I det aktuella betänkandet presenteras ett förslag till regelverk som berör s.k. transporter på inre vattenvägar. För att tillåta denna typ av transporter på svenskt territorium förslås en rad ändringar och tillägg i olika författningar. NNR har haft samråd med utredningen och under utredningens slutskede skickat in ett yttrande till utredningen där vi framför ett flertal synpunkter och reser olika frågeställningar, se vidare bilaga 4. NNR finner mot bakgrund av att flertalet frågor som vi tidigare pekat på allt jämt kvarstår skäl för att i detta yttrande åter lyfta fram flera av dessa frågeställningar.

I Europa förekommer en relativt omfattande trafik på de stora floderna och i det omfattande kanalsystem som finns. Flodtrafiken är ett synnerligen viktigt transportsätt för att kunna flytta stora mängder gods och används för såväl hög förädlade produkter som för råvaror. Flodtrafiken har lång historik och bygger på att det etablerats en effektiv logistik samt att dessa vattenvägar har vissa komparativa fördelar jämfört med andra alternativa transportslag.

Utredningen har haft uppdraget att kartlägga potentialen i Sverige för motsvarande transportsätt och föreslå ändringar i lagstiftningen som berör aktuell bransch. Av framställningen i betänkandet framgår att utredningen har svårt att kartlägga hur stor potentialen egentligen är för denna typ av transporter (kapitel 14). Men av framställningen i betänkandet framgår samtidigt att olika företrädare för transportnäringen anser att med rätt förutsättningar och regelverk kan godsmängder sannolikt i framtiden flyttas över från bil och järnväg till sjöfart. Det handlar således om att få till en fungerande marknad som i slutändan får avgöra om transportlösningarna är konkurrenskraftiga eller inte.

NNR finner att ambitionen som uttrycks i kommittédirektiven är vällovlig med att försöka öka sjötrafiken på exempelvis Göta älv, Vänern och Mälaren som alla är vattendrag där sjötrafik av aktuellt slag sannolikt kan utvecklas. I utredningen görs en omfattande

genomgång av olika rättsliga frågor som utredningen anser vara väsentliga att diskutera om motsvarande sjötrafik ska kunna tillåtas i Sverige. I flertalet länder sker idag som nämns ovan en mycket omfattande trafik utan att dessa fartyg drabbas av bränder, kollisioner, förlisningar eller andra former av betydande olägenheter och faror för människors liv och hälsa.

I den genomgång som utredningen presenterar av olika tillämpliga regelverk inom området görs bedömningen att det i flertalet fall ska adderas ytterligare krav i förhållande till de som andra länder inom unionen redan tillämpar, vilket tydligt framgår av bilaga 3. Sverige har enligt många rättsakter den legala rätten att addera krav men samtidigt måste frågan resas vad de väsentliga och sakliga skälen är för att införa särkrav i varje enskilt fall. Enligt NNRs uppfattning kan det aldrig vara något självändamål att addera olika regelkrav. Om det för olika frågeställningar finns sakliga skäl för att addera ytterligare krav ska de för varje enskild fråga tydligt redovisas och därtill måste det åtföljas av en beräkning av tillkommande kostnader. Genom detta tillvägagångssätt kan politiker och andra beslutsfattare bilda sig en uppfattning om det är lämpligt att addera olika krav. NNR påtalade i januari för utredningen vikten av att öka precisionen och omfattningen på konsekvensanalysen i aktuellt betänkande. Vi måste dock tyvärr konstatera att utredaren inte tagit till sig av våra synpunkter och vi finner således att åtföljande konsekvensanalys inte kan ligga till grund för att fatta beslut om olika krav är lämpliga eller överhuvudtaget nödvändiga att införa.

Den inre marknaden där varor och tjänster kan flytta sig över gränserna ställer stora krav på att regler för en given marknad i största möjliga utsträckning är gemensamma. Om olika länder väljer att addera olika krav, som exempelvis nu föreslås, blir den inre marknaden fragmenterad och det kommer att hämma marknadens funktionalitet. Den ansats som utredningen lyfter fram med otaliga nationella krav visar på en mycket låg kunskap och förståelse om hur marknader fungerar. Med de krav som föreslås skulle det sannolikt behövas speciella fartyg som uppfyller föreslagna svenska krav. Mot bakgrund av att efterfrågan är högst osäker är även affärsrisken mycket hög i ett initialt skede. För att minska risken går det exempelvis inte att hyra in eller leasa ett fartyg från något annat land eftersom särkraven sammantaget skapar betydande etableringskostnader. Vi tror att alla de särkrav som utredaren vill införa sammantaget kommer att göra det mycket svårt att få till stånd en fungerande marknad som kan sälja frakter till konkurrenskraftiga priser.

I föreslaget som presenteras ingår nya eller ändrande bemyndigande till behörig myndighet. NNR finner att det i större utsträckning i förarbetena till ändrad lagstiftning måste diskuteras inom vilka ramar det bör ges bemyndiganden. I annat fall kan behörig myndighet gå mycket långt och utforma regelverket med en annan riktning än vad som var avsikten. Riksdagens ledamöter måste innan voteringsstillfället kunna bilda sig en uppfattning om vilka effekter som kan följa av ett givet förslag och det gäller även för bemyndigande som ges för förnyad eller ändrad lagstiftning.

Om regeringen verkligen vill stimulera en expansion av flera möjliga transportsätt kan den föreslagna regleringen inte åtföljas av en stor mängd svenska särkrav. NNR finner således att regeringen högst påtagligt måste omarbete förslaget om det finns ambitioner att utveckla sjöfart av aktuell typ. Om någon sådan revidering inte sker blir det högst sannolikt mycket svårt att utveckla en marknad för transporter på inre vattenvägar.

Med vänliga hälsningar  
NÄRINGSLIVET REGELNÄMND

Tomas Lööv