

Ref/dnr: S2024/00726

s.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: s.hc.delning@regeringskansliet.se.

Stockholm 2024-08-29

Remissyttrande Svensk Sjöfart för utredningen - Lustgas och vissa frågor inom alkohol- och tobaksområdet (SOU 2024:23)

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 närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Sammanfattning

Svensk Sjöfart motsätter sig införande av de förslag som påverkar fartyg, som föreslås i utredningen av skäl som framgår nedan.

Ett införande enligt förslaget skulle påverka svenska passagerarfartygs konkurrenskraft på ett påtagligt sätt. Svensk Sjöfarts medlemsrederier har sedan ett antal år arbetat aktivt och till viss del branschgemensamt för att ta sitt ansvar för ansvarsfull alkoholkonsumtion. Ett införande enligt förslaget skulle få begränsad effekt då enbart svenska fartyg i internationell trafik till och från Sverige omfattas vilket dessutom försämrar konkurrensen för svenskflaggade fartyg. Majoriteten av alla passagerarfartyg som anlöper svenska hamnar från utländsk hamn har nämligen annan flagg än svensk. När regeringen tydligt har uttalat ambitioner att förbättra förutsättningarna för rederier att flagga svenskt skulle detta förslag gå i motsatt riktning.

Utredningens förslag motverkar tydligt ambitionen att minska de administrativa bördorna för företag som omfattas samt att det, enligt utredningen, i vissa fall kommer krävas att näringsidkaren måste anpassa verksamheten till de krav som följer av alkohollagen utan att nyttorna tydligt har redogjorts. En ökning av administrativa bördorna för svenska rederier måste ses tillsammans med det faktum att de svenska villkoren generellt är sämre för svenska rederier redan idag och därför måste införandet av nya administrativa bördor analyseras som i detta perspektiv annars riskerar denna typ av nya krav leda till att rederier väljer att flagga fartyg i andra länder. I den situation som Sverige befinner sig i idag där svenskflaggade handelsfartyg är en bristvara, såväl för vår försörjning som i händelse av kris och krig, behöver vi värna de fåtal svenska fartyg som vi har kvar och inte påförs särregleringar som gör att flaggan ytterligare tappar i konkurrenskraft. En sådan utveckling skulle dessutom innebära att en eventuell nationell reglering från svensk sida helt tappar effekt.

Svensk Sjöfart motsätter sig införandet av utredningens förslag i sin helhet. Om regeringen trots Svensk Sjöfarts invändning överväger denna reglering för fartyg behöver detta utredas vidare. De förslag som läggs fram i utredningen är grovt förenklade. Ett sådant tydligt exempel som inte utretts är frågan om alternativa regleringsmöjligheter såsom att istället använda anmälan och egenkontroll som exempelvis sker i Finland. Utredningen har tydligt och enbart pekat på möjligheten till att införa alkoholtillstånd trots att både frivilliga

Svensk Sjöfart

Postadress: Korsgatan 20, 411 16 Göteborg

Besöksadress: Kungsgatan 45

Tel +46 31-384 75 00 E-post: info@sweship.se, www.sweship.se

Org.nr 857201-3871

branschinsatser samt enklare regleringar som i Finland är betydligt mer rimliga. Vidare är konsekvensutredningen bristfällig särskilt avseende analys av nyttor kontra bördor för företagen.

1. Inledning

Utredningen om lustgas och vissa frågor inom alkohol- och tobaksområde sitt betänkande - En trygg uppväxt utan nikotin, alkohol och lustgas (SOU 2024:23) innehåller omfattande förslag inom området däribland regler runt alkoholtillstånd för rederier. Svensk Sjöfart har gjort inspel till utredningen.

1.1 Varför utreddes frågan?

En av utredningens uppgifter var att utreda: *Svenska myndigheter saknar befogenhet att genomföra tillsyn på svenska färjor i internationell trafik. Utredaren ska analysera förutsättningarna för att göra alkohollagens regler om servering och tillsyn tillämpliga på svenska fartyg i internationell sjöfart, och om det behövs för detta lämna nödvändiga författningsförslag.*

Detta uppdrag härrör av att Polismyndigheten hemställt att ändringar ska göras i alkohollagen i syfte att ge svenska myndigheter befogenhet att genomföra tillsyn av alkoholutskänknings på svenska fartyg i internationell sjöfart. Som skäl för hemställan konstaterar myndigheten bl.a. att den höga alkoholkonsumtionen på grund av kraftig överservering är orsak till att många vålds- och sexualbrott sker där. Någon statistik eller annat underlag för detta påstående och presenteras därför inte i utredningen.

Vidare anges i uppdraget att *"Färjorna i fråga färdas över både svenskt och internationellt territorialvatten. De svenska myndigheterna saknar befogenhet att genomföra tillsyn på svenska färjor i internationell trafik. Berörda myndigheter i Finland och Estland har däremot en sådan befogenhet. Polismyndigheten bedömer att en viktig åtgärd för att minska antalet brott på färjorna är att krav på serveringstillstånd även ska omfatta internationell färjetrafik. Att ställa krav på serveringstillstånd, att möjliggöra för att sådana tillstånd kan återkallas och ge svenska myndigheter möjlighet att bedriva tillsyn, är enligt Polismyndigheten en förutsättning för att kunna påverka rederiernas servering av alkohol och därmed förebygga vålds- och sexualbrott. Regeringen bedömer att sådana åtgärder kan vara motiverade även av folkhälsoskäl."*

2. Om utredningens förslag

Utredningen föreslår att reglerna för serveringstillstånd ska utökas att omfatta den alkoholserving som sker ombord på svenska fartyg som trafikerar Sverige och utlandet men inte svenska fartyg som inte trafikerar Sverige. Kommunen föreslås bli tillståndsmyndighet men samverkan ska, enligt utredningen, ske mellan svenska kommuner och polisen vad gäller utövandet av tillsyn och utredningen pekar på att det nog blir polisen som enklast kan utföra denna tillsyn ombord. Tillstånd ska sökas senast den 30 september 2026 enligt förslaget.

Några av de skäl som anges i utredningen är:

1. att kunna kontrollera servering ombord likväl som på land för att förhindra överkonsumtion och för att upprätthålla ordning och säkerhet på svenska fartyg.
2. att likställa kraven för färjor i nationell trafik med internationell trafik bland annat för att inte snedvrída konkurrensen.
3. att myndigheterna i Finland och Estland har möjligheter att inspektera fartyg också i internationell trafik och också fartyg i trafik till och från Sverige.

Den konsekvensutredning som gjorts i utredningen skriver gällande kravet för svenska fartyg att: *"Förslaget innebär en ökad administrativ börda för de företag som efter införandet måste ansöka om serveringstillstånd. I*

vissa fall kommer det även att krävas att näringsidkaren måste anpassa verksamheten till de krav som följer av alkohollagen. Trots att förslaget kan komma att innebära negativa konsekvenser för företag (läs rederier) är det väl motiverat utifrån att det kommer att minska alkoholkonsumtionen på fartyg och skydda särskilt ungdomar från att ta skada. Förslaget motiveras också av att en minskad alkoholkonsumtion leder till minskad brottslighet. Från ett konkurrensperspektiv är det dessutom positivt att samma regler gäller för samtliga svenska fartyg som trafikerar Sverige vare sig det är i inrikestrafik eller i trafik till utlandet.” Svensk Sjöfart delar inte denna analys.

3. Svensk Sjöfarts kommentar på förslagen

3.1 Om uppdraget i sig

Svensk Sjöfarts medlemmar inom segmentet passagerarfartyg har länge arbetat med att främja ansvarsfull alkoholkonsumtion ombord både gemensamt och som enskilda rederier. Några av de projekt som genomförs är projektet Safe Baltic Cruises 2014¹ vilket lett till att det gjorts framsteg och man har observerat minskat festande ombord. Man har exempelvis företagsinterna policies bland rederierna för hur man på bästa sätt kan minska osund konsumtion ombord.

Med hänsyn till ovanstående och pågående arbete av rederierna delar Svensk Sjöfart inte uppfattning att ytterligare reglering krävs för att främja ansvarsfull alkoholkonsumtion ombord. Detta kan uppnås genom samverkan och preventivt arbete vilket rederierna tidigare visat. Ska lagstiftning och nya administrativa bördor för företagen införas behöver det tydligt framgå att det är proportionellt till de bördor som påläggs företagen. Detta har inte visats i utredningen.

Svensk Sjöfart delar inte heller resonemanget i konsekvensutredningen att det finns ett konkurrensförhållande mellan svenska fartyg som trafikerar Sverige och svenska fartyg som går i trafik till utlandet. De passagerarfartyg som kommer omfattas av förslaget är så kallade Ropaxfärjor dvs. fartyg som har en blandning av last och passagerare. Ett sådant fartygs intjäning består av olika delar dels att transportera passagerare och gods mellan A till B inklusive fordon, dels erbjuda övernattnin, dels servera mat till passagerare och i viss omfattning erbjuda annan rekreation såsom underhållning och annan försäljning. Ofta gör detta att fartygen har strikta tidtabeller för att erbjuda fraktkunderna leveranser i tid och dessutom kommer passagerare att kliva på och av under dygnet. Man kan inte heller på samma sätt avvisa resenärer. Att likställa detta med restauranger på land, skärgårdskryssningar m.m. är inte rimligt. Svensk Sjöfart kan med hänsyn till de brister och svårigheter som redan idag föreligger i tillsynen av olika delar av verksamheten ombord på fartyg (genom att denna är spridd på ett stort antal myndigheter) ofta saknas kunskap runt dessa specifika förhållanden som gäller för sjöfarten. Med detta sagt har rederierna därför tagit fram olika gemensamma åtgärdsförslag som införts.

Ny lagstiftning, om sådan ska införas, måste enligt Svensk Sjöfarts medlemsrederier ta hänsyn till den internationella konkurrensen som fartygen opererar i och sträva efter att harmonisera denna mellan länderna inom EU, snarare än mellan landbaserad verksamhet i Sverige och internationell sjöfart. Detta särskilt som flertalet av de fartyg som bedriver trafik på Sverige regleras av andra stater än den svenska. Ny lagstiftning, om sådan ska införas, bör ta hänsyn till på vilken konkurrensplan som fartygen opererar i och sträva efter harmonisering, exempelvis med finska regelverk som är tillämpliga på internationella resor. Dock finns också länder runt Östersjön som endast har en rudimentär reglering eller i delar ingen reglering alls. Vidare seglar också fartyg med andra flaggor i Östersjön. För att nå en bra nivå som helhet är det branschgemensamma arbetet

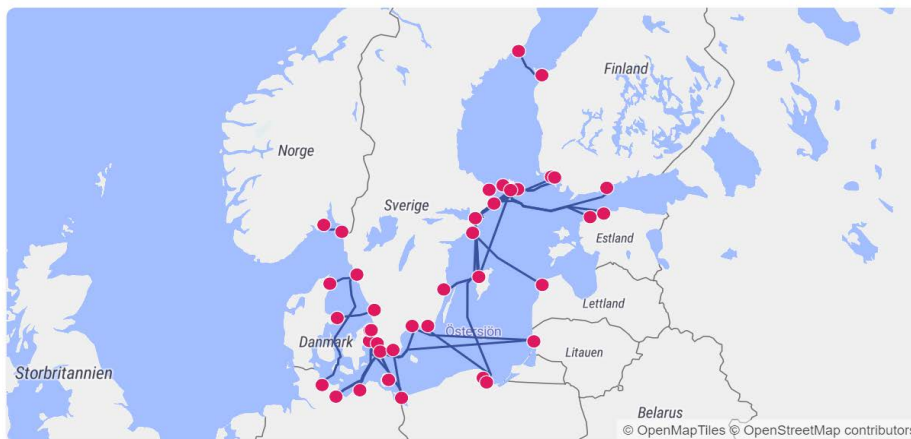
¹ https://projects.centralbaltic.eu/images/files/result_pdf/SAFE_BALTIC_CRUISES_result1_Ansvarsfull_Alkoholservering_SWE.pdf

inom Östersjöområdet därför särskilt viktigt. Åtgärder måste vara harmoniserade och proportionerlig mot de bördor som införs. Så är inte fallet med det framlagda förslaget.

3.2 Relevant statistik saknas i utredningen

För att kunna bedöma nyttorna av förslagen i utredningen gentemot kostnader och omfattning krävs betydligt mer detaljerad analys än den som presenterats i utredningen. Där konstateras hur många fartyg som är svenska men saknar helt information om den trafik dessa fartyg genomför och vilken konkurrensytta dessa fartyg trafikerar i. Majoriteten av alla passagerarfartyg som anlöper svensk hamn från utländsk hamn har annan flagg än svensk vilket gör att förslaget både påverkar konkurrensen samt enbart kan anses få begränsad omfattning, se statistik och bild nedan². Regeringen har tydligt uttalat ambitioner att förbättra möjligheterna för rederier att välja svensk flagg och detta förslag skulle tydligt försämrade dessa förutsättningar vilket i sin tur påverkar situationen som Sverige befinner sig i idag där svenskflaggade handelsfartyg är en bristvara, både för vår försörjning och i händelse av kris och krig.

Enligt Trafikanalys sjöfartsstatistik för 2023 utgör Ropax-fartygen den dominerande typen av passagerarfartyg och transporterade totalt 23,1 miljoner passagerare under 2023, vilket var 97 procent av samtliga passagerare. RoPax-fartygen används i den regelbundna linjetrafiken. Förutom Ropax-fartyg tillkommer trafiken med kryssningsfartyg. Trafiken fördelas på 88 000 anlöp. De färjelinjer som har internationell trafik framgår av bilden nedan.



Rutt karta: Färjor till Sverige

Andelen svenskflaggade fartyg av dessa anlöp är:

Linjer	Andel av anlöpen av fartyg med svensk flagg (2023)
Sverige-Danmark	33 %
Sverige-Finland	11 %
Sverige-Tyskland	50 %
Sverige-Norge	0 %
Sverige-Polen	6 %
Sverige-Övriga EU	6 %

² Travelguide.se (interaktiv karta: <https://www.travelguide.se/farja/sverige/>)

3.3 Om förslagen i utredning

Utredningen föreslår att reglerna om serveringstillstånd ska utökas att omfatta den alkoholservering som sker ombord på svenska fartyg som trafikerar Sverige och utlandet men inte svenska fartyg som inte trafikerar Sverige.

En ambition i utredningen har varit att harmonisera inom Östersjötrafiken. Detta kan tyckas som en bra ambition men förslagen i utredning uppnår inte alls detta. Den svenska utredning och grunden för den vad gäller fartyg talar mycket om behovet av tillsyn och harmoniserade regler exempelvis såsom åldersgränser ombord för att förtära alkohol. De nämner att *"vid en jämförelse av lagstiftningen i Estland, Finland och Sverige kan konstateras att regleringarna i övrigt ser ganska lika ut när det gäller servering av alkohol. Alkohol får till exempel inte serveras till underåriga, berusade personer eller personer som orsakar störning."* Utredningen resonerar inte vidare om reglerna kan införas utan att införa tillståndskrav utan tycks landa i att krav på tillstånd vilka i sin tur leder till kravbild och tillsyn. Så ser det inte ut i andra länder i Östersjötrafiken. En del länder saknar tydliga krav och i andra länder räcker det med anmälan och egenkontroll. Ska det införas nya betungande krav på en industri krävs ett bättre underlag än det som presenterats i denna utredning.

Förslagen i utredning får, såsom nämnts ovan, begränsad påverkan på passagerartrafik till och från Sverige. Det finns snarare en uppenbar risk att rederier istället väljer annan flagg än svensk på de fartyg som anlöper Sverige för att undvika att hamna i det föreslagna tillståndsförfarandet. Många av de större svenska rederierna inom detta segment har redan idag en flotta med olika flaggor på sina fartyg och harmoniserade regelverk är av stor betydelse för detta. Denna risk har inte analyserats i utredningen.

3.4 Tillsyn och tillsynsmyndighet

Kommunen föreslås bli tillståndsmyndighet men samverkan ska, enligt utredningen, ske mellan svenska kommuner och polisen vad gäller utövandet av tillsyn och utredningen pekar mot att det nog blir polisen som enklast kan utföra denna tillsyn ombord. Att kommuner utövar tillsyn över svenska fartyg sker även idag vad gäller exempelvis avfallshantering och kök/restauranger ombord. Ska tillsyn ske är det av stor vikt att de som utför denna har kunskap om internationell sjöfarts särart och särreglering. Tillsynen behöver också kunna ske någorlunda samlat eftersom fartygen till skillnad från objekt i land hela tiden bedriver trafik. Vi delar inte utredningens uppfattning att polisen bör ges tillsynsuppgifter ombord. Med hänsyn till att även rederierna märker av hur begränsade resurser polisen har bör dessa inte användas för tillsyn, utan i första hand användas till polisiära uppgifter.

4. Avslutning

Svensk Sjöfart delar uppfattningen att det är viktigt att säkerställa en ansvarsfull alkoholkonsumtion ombord på passagerarfartyg. Med detta sagt upplever vi inte att utredningen i tillräcklig grad har tagit hänsyn till den internationella sjöfartens särdrag. Man har inte heller utrett vilka andra möjligheter som finns till bud att uppnå målet än genom införandet av ett tillsynsförfarande. Utredningen påtalar själv att ett införande av förslagen skulle innebära en ökad administrativ börda för de företag som omfattas samt att det i vissa fall kommer krävas att näringsidkaren måste anpassa verksamheten till de krav som följer av alkohollagen utan att nyttorna tydligt har kunnat redogöras för i utredningen. Inte heller har någon statistik kunnat presenteras över det problem man säger sig vilja lösa. Detta är enligt Svensk Sjöfarts uppfattning inte acceptabelt. Följaktligen, oaktat att Svensk Sjöfart stödjer målsättningen motsätter vi oss förslagen i utredningen i sin helhet och förordar att de inte införs.

I den situation som Sverige befinner sig i idag där svenskflaggade handelsfartyg är en bristvara, såväl för vår försörjning som i händelse av kris och krig, behöver vi värna de fåtal svenska fartyg som vi har kvar och inte påförs särregleringar som gör att flaggan ytterligare tappar i konkurrenskraft. En sådan utveckling skulle dessutom innebära att en eventuell nationell reglering från svensk sida helt tappar effekt.

Vi är övertygade om att ett frivilligt arbete med att främja god och sund alkoholkonsumtion ombord bland rederierna skulle ha större effekt, och dessutom nå mycket fler fartyg som går i linjetrafik på Östersjön än med utökad lagstiftning.

Svensk Sjöfart är förstås tillgängliga för en mer detaljerad diskussion i frågan.

För Föreningen Svensk Sjöfart

Göteborg som ovan,

Anders Hermansson

Vd

Pia Berglund
Senior Adviser

Författningsförslag:

Förslag till lag om ändring i alkohollagen (2010:1622)

8 kap. 1 §

För servering av spritdrycker, vin, starköl och andra jästa alkoholdrycker och av alkoholdrycksliknande preparat krävs tillstånd (serveringstillstånd). Kravet på serveringstillstånd gäller även för servering på svenska fartyg i trafik mellan Sverige och utlandet.

Serveringstillstånd meddelas av den kommun där serveringsstället är beläget. Serveringstillstånd som avser servering på fartyg, luftfartyg eller järnvägståg i inrikes trafik eller på svenska fartyg i trafik mellan Sverige och utlandet meddelas dock av den kommun där det företag som vill bedriva serveringen har sitt säte, eller där den person som vill bedriva serveringen har sin hemvist. Har företaget inte säte inom landet eller personen inte sin hemvist inom landet, meddelas tillstånd av Stockholms kommun.

Detaljhandelsbolaget får trots bestämmelserna i första stycket anordna provning av alkoholdrycker och alkoholdrycksliknande preparat för allmänheten enligt riktlinjer i avtalet mellan staten och bolaget.

Finsk lagstiftning för referens: Detaljhandel med och servering av alkoholdrycker på fartyg och luftfartyg i utrikestrafik

Detaljhandel med och servering av alkoholdrycker till passagerare på fartyg och luftfartyg i trafik mellan Finland och utlandet eller i trafik utomlands får bedrivas av den som har gjort en anmälan till Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården om sin verksamhet på försäljningsstället i fråga.

I anmälan ska det anges var detaljhandels- och serveringsområdena finns och hur de är avgränsade. Till anmälan ska fogas en plan för egenkontroll enligt 56 §.

Tillstånds- och tillsynsverket för social- och hälsovården kan förbjuda ibruktagandet av ett serveringsområde eller begränsa det serveringsområde som anges i anmälan, om området inte uppfyller förutsättningarna i 18 § 1 mom.

Detaljhandel på Finlands territorium får dock bedrivas bara på ett sådant fartyg eller luftfartyg i rörelse som är avsett för passagerare och är på väg mellan en finländsk och en utländsk hamn eller ett finländskt och ett utländskt flygfält. Ett fartyg eller luftfartyg får då emellertid på sin reguljära rutt besöka landskapet Åland.