



Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Yttrande över betänkandet (SOU 2007:4) Trafikinspektionen – en myndighet för säkerhet och skydd inom transportområdet

Sammanfattning

Sjöfartsverket avstyrker utredningens förslag att bilda en för transportområdet gemensam myndighet för säkerhet och skydd. Verket anser inte att utredaren i sitt betänkande redovisat vare sig ekonomiska eller verksamhetsmässiga sakskaäl som stöder ett sådant förslag. I linje med utredningens principiella resonemang bör reglerings- och tillsynsrollen inom transportområdet skiljas från rollen som transport- och infrastrukturverk. För Sjöfartsverkets del innebär det att Sjöfartsinspektionen bör skiljas ut från verket och bilda en egen myndighet för reglering och tillsyn inom sjötransportområdet. Denna lösning har också nämnts i utredningen som ett möjligt alternativ. Gränssnittet mellan verket och inspektionen bör bli föremål för en mer detaljerad analys.

Sjöfartsverket delar de synpunkter som framförts i de båda särskilda yttranden som återgivits i betänkandet.

Allmänt

Sjöfartsverket får inledningsvis konstatera att huvuddelen av betänkandet tar upp frågor av betydelse för vägtrafiken med bl.a. förslag till ändringar i väglagen (1971:948) och förslag till ett antal förordningsändringar av betydelse för vägtransportområdet. Bakom dessa författningsförslag ligger i betänkandet ett omfattande resonemang om behovet av att stärka trafiksäkerheten i vägtransportsystemet med särskild inriktning på väg- hållarens ansvar för byggande och drift av vägar och gator. Arbetet med tekniska föreskrifter som tar sikte på väginfrastrukturen och tillsynen av att

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

dessa föreskrifter efterlevs föreslås läggas på en nyinrättad Trafikinspektion och därmed särskiljas från vägghållarens (Vägverket och kommunerna) ansvar.

Sjöfartsverket kan mot bakgrund av den av Riksdagen beslutade nollvisionen när det gäller trafiksäkerheten ha förståelse för att vägtransport-säkerheten måste uppmärksammas ytterligare. Utredningens förslag i denna del, som behandlar frågor som i huvudsak ligger utanför Sjöfartsverkets kompetensområde, leder enligt verket emellertid inte logiskt fram till det organisationsförslag som förordas i betänkandet

En gemensam trafikinspektion

Stora delar av betänkandet handlar alltså om vägtrafiken och att Vägtrafikinspektionen, som inrättades som en enhet inom Vägverket 2003, bör ges en förstärkt ställning och tillföras ytterligare resurser mot bakgrund av de författningsförslag som utredningen lägger fram.

Sjöfartsverket har, som redan framgått, förståelse för dessa synpunkter men avstyrker förslaget till organisationslösning. Inga bärande skäl framförs i utredningen för att en gemensam trafikinspektion skulle leda till några vare sig materiella eller ekonomiska vinster. Tvärtom pekar utredningen själv på flera tveksamheter och risker i form av kompetensförluster, rekryterings-svårigheter m.m. Förslaget vilar på ett stort mått av önsketänkande och att skalfördelar går att få ut även för vitt skilda verksamheter genom att helt enkelt slå ihop dem.

Sjöfartsverket vill understryka de stora skillnaderna mellan trafikslagets internationella karaktär och reglering, som i och för sig framgår av betänkandet, och som är särskilt avgörande för flyget, sjöfarten och i ökande utsträckning även för järnvägen i förhållande till den nationellt styrda vägtrafiken. Detta faktum har tyvärr helt ignorerats i och med förslaget till en gemensam trafikinspektion och Sjöfartsverket kan inte frigöra sig från tanken att utredningens resonemang hade lett till ett annat förslag om direktiven i denna del varit öppnare.

På den internationella globala nivån verkar ICAO och IMO inom luftfarten resp. sjöfarten. Någon motsvarighet finns inte för järnvägsområdet och vägsidan. På EU-nivån finns EASA och EMSA för luftfart resp. sjöfart och för järnvägstrafiken ERA men inte någon motsvarighet på vägtrafikområdet. Tankar om synergier som skulle kunna ge ökad trafiksäkerhet eller kostnadseffektivitet genom sammanslagningar av dessa organisationer har hittills aldrig förts fram.

Sjöfartsverket vill framhålla att väsentligt förbättrad trafiksäkerhet först och främst är en fråga om vägtransportsektorns utveckling. Den av Riksdagen

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

beslutade nollvisionen har i det närmaste uppnåtts inom flyget, sjöfarten (med undantag för fritidsbåtssektorn) och järnvägstrafiken. Olyckor kan emellertid aldrig helt uteslutas och säkerhetsarbetet måste ständigt fortgå för att göra det möjligt att bibehålla och om möjligt ytterligare förbättra säkerheten. För luftfarten och sjöfarten är de viktigaste arbetsfälten de internationella organisationerna på global nivå och EU-nivå. Dessa organisationer har också fått en allt viktigare roll i arbetet med att begränsa luft- och sjötransporternas till sin natur gränsöverskridande miljöeffekter. Statsmakterna har det avgörande inflytandet över Sveriges agerande i dessa fora och regeringen har att närmare styra myndigheternas deltagande och inriktningen av det svenska arbetet i dessa organisationer.

Argument framförs med viss rätta från olika håll, även i det nu aktuella betänkande, att myndigheter inte bör vara för små och att administrativa vinster kan göras genom att lägga samman mindre enheter till större. Sjöfartsverket anser för sin del inte att en självständig Sjöfartsinspektion blir en liten myndighet. Idag omfattar Sjöfartsinspektionen ca 160 personer och har en årlig budget på 150 mkr. Luftfartsstyrelsen har ca 250 anställda och en budget på ca 430 mkr. Som jämförelse kan nämnas att Järnvägsstyrelsen har ca 50 anställda och en budget på ca 50 mkr och Vägtrafikinspektionen 15 anställda och en budget på ca 20 mkr

En annan komplicerande fråga, som också tagits upp i ett av de särskilda yttrandena, är finansieringsfrågan. De brukaravgifter som sjöfarten och flyget betalar för användningen av infrastrukturen och de tjänster som är knutna till infrastrukturen kan enligt dagens regelverk inte användas till verksamhet som ligger utanför resp. transportgren. Infrastruktur för väg- och järnvägstrafik är med något undantag skattefinansierad. Regeringens styrning från vare sig ekonomiska eller verksamhetsmässiga synpunkter kommer enligt Sjöfartsverkets bedömning, i motsats till vad som framhålls i betänkandet, att underlättas av att en gemensam trafikinspektionsmyndighet inrättas.

Om trafikdöden på våra vägar ska minska krävs helt andra åtgärder som knappast har något att göra med säkerheten på fartyg eller drift och byggande av farleder. Detta är en genuint politisk fråga och inte en organisatorisk eller säkerhetsteknisk.

Sjöfartsinspektionen bör särskiljas från Sjöfartsverket

Utvecklingen beträffande statens ansvar och engagemang inom transportområdet styrs i sina huvuddrag av den transportpolitik som Riksdagen beslutar, senast genom Riksdagens ställningstagande med anledning av prop. 2005/2006:160 Moderna transporter. Ett påtagligt drag i denna utveckling har varit att särskilja ansvaret för infrastrukturen och transportpolitikens genomförande och uppföljning å ena sidan från reglerar- och

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

tillsynsrollen å den andra. Bildandet för några år sedan av Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen som egna myndigheter fristående från Banverket respektive Luftfartsverket är de tydligaste uttrycken för denna hållning.

På sjöfartsområdet har Sjöfartsinspektion traditionellt haft en särställning inom Sjöfartsverket, vilken ytterligare markerats genom den förändring i förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket som trädde i kraft den 1 oktober 2004. Enligt Sjöfartsverkets mening är det naturligt och riktigt att nu fullfölja denna rolluppdelning genom att bryta ut Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket. Eftersom den nu presenterade utredningen inte ger övertygande stöd för en sammanslagning av inspektionen med någon annan inspektionsmyndighet är det logiskt att Sjöfartsinspektionen i detta läge görs till en egen myndighet. Den fråga som närmare behöver klarläggas är var gränssnittet ska dras mellan Sjöfartsverket och den nya Sjöfartsinspektionen, vilket kommenterar i det följande.

Gränssnittet mellan Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen

Alldeles oberoende av frågan om en gemensam trafikinspektion behöver gränssnittet mellan Sjöfartsinspektionen och Sjöfartsverket klarläggas. Diskussionen och förslagen i betänkandet är ytlig och förenklad.

En första utgångspunkt bör vara att en utbruten inspektion ges goda förutsättningar att fullfölja det uppdrag som regeringen beslutar. Sjöfartsverket ser det som väsentligt att bygga fördelningen av uppgifter och ansvar utifrån det som idag är Sjöfartsinspektionens egentliga ansvarsområde och därmed klargöra att uppgiften ska vara att fullgöra statens reglerings- och tillsynsuppgifter på sjötransportområdet och i den delen även ha tillsyn över Sjöfartsverkets uppgifter som bl.a. farledshållare och ansvarig för lotsningsverksamheten. En sådan avgränsning ligger helt i linje med den utveckling som pågått inom Sjöfartsverket under senare år och innebär i stort sett en kodifiering av rådande praxis.

Det bör dock framhållas att verket även efter avskiljandet av Sjöfartsinspektionen är en myndighet med föreskriftsrätt. Sjöfartsverket ska fortfarande föreskriva och besluta om t.ex. farleds- och lotsavgifter.

Sjöfartsverket fortsätter följaktligen att vara statens transport- och infrastrukturverk på sjöfartsområdet och den sektorsansvariga myndigheten som ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Sjöfartsinspektionens roll bör fortsättningsvis renodlas till att vara reglerings- och tillsynsmyndighet. Sjöfartsverket ska även liksom hittills ha ansvaret för sjöräddningen.

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

Några områden kan i samband med organisationsförändringen behöva särskilda överväganden om var de i fortsättningen bör höra hemma. Ett sådant område är miljöfrågorna som successivt har utvecklats från att ha varit i huvudsak fartygstekniska frågor med internationell koppling till IMO till en viktig sektorfråga för hela sjöfartsnäringen inklusive hamnarna. I denna del bör fortfarande miljöfrågor som är fartygstekniskt relaterade tillhöra Sjöfartsinspektionen och utgöra en del av reglerings- och tillsynsverksamheten. I det vidare transportpolitiska sammanhanget, t.ex. när det gäller avfallshantering i hamnarna, är miljöfrågorna en del av Sjöfartsverkets sektorsansvar och faller naturligt in under verkets uppgifter. Den allt mer omfattande uppgift som avser att ge regeringen underlag för miljöpolicyarbetet hör även fortsättningsvis hemma i Sjöfartsverket.

Med ett liknande synsätt tillhör det som kan benämnas båtlivet sektorfrågorna medan Sjöfartsinspektionen ska svara för föreskrifter och tillsyn i den mån sådana aktualiseras genom lagstiftning eller i EU-arbetet. Det arbete som hänger samman med CE-märkningen av fritidsbåtar bör därmed liksom hittills hanteras inom inspektionen.

Vid ett särskiljande av Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket behöver vissa särskilda frågor regleras. Dit hör tillgängligheten till flera IT-baserade system, AIS (Automatiskt IdentifieringsSystem), FRS (FartygsRapporteringsSystem), Kustradionätet m.fl., som idag nyttjas av både verket och inspektionen. Det naturliga är att Sjöfartsverket är systemägare och att avtal träffas med Sjöfartsinspektionen, i likhet med vad som redan skett med andra myndigheter, om deras tillgänglighet till systemen. Vid en organisationslösning som innebär att Sjöfartsinspektionen bildar en egen myndighet med fortsatt lokalisering i Norrköping kan nuvarande lokaler användas och inspektionen kan, om man bedömer det lämpligt, upphandla ekonomiadministrativ och annan service från Sjöfartsverket.

En formell delning av Sjöfartsverket innebär sannolikt att behov av viss dubblerad kompetens på särskilt det nautiskt/tekniska området blir nödvändig. Även om samarbete mellan olika myndigheter alltid måste kunna ske, oavsett ansvarsgränserna, bör detta samarbete i fortsättningen ske på ett något mer formaliserat sätt. Särskilt det omfattande internationella arbetet på sjöfartsområdet måste till vissa delar bevakas och följas av både Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen i den omfattning och enligt de instruktioner som regeringen fastställer.

Slutligen vill Sjöfartsverket understryka behovet av ett snabbt ställningstagande i den för verket viktiga organisationsfrågan, bl.a. för att minska osäkerheten bland personalen, undvika kompetensflykt och inte försvåra rekryteringsmöjligheterna.

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

Beslut i detta ärende har fattats av styrelseledamöterna Birgitta Ahlqvist, Claes-Göran Brandin, Gunilla Ekholm, Rolf Johannesson, Göte Karlsson, Jan-Olof Selén, Lars Törnqvist och Billy Wallroth.

Mot beslutet har Jörgen Andersson och Ann Frisk reserverat i sig i enlighet med vad som framgår av bilaga 1. Mot beslutet har också Anitha Bondestam, Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström reserverat sig i enlighet med vad som framgår av bilaga 2.

För Sjöfartsverket



Jan-Olof Selén

Datum
2007-04-26Vår beteckning
0108-07-01355

Bilaga 1

Reservation av ledamöterna Jörgen Andersson och Ann Frisk

Sammanfattning

Vi avstyrker utredningens förslag att bilda en för transportområdet gemensam myndighet för säkerhet och skydd. Vi vill emellertid instämma i behovet av att, där det är möjligt, kunna samordna likartade verksamheter inom ramen för en organisation. Vi anser i linje med utredningens principiella resonemang att reglerings- och tillsynsrollen inom transportområdet ska skiljas från rollen som transport- och infrastrukturverk. För Sjöfartsverkets del innebär det att Sjöfartsinspektionen bör skiljas ut från verket. Med utgångspunkten att minimera administrativa kostnader anser vi att utredarens alternativ två, som bl.a. innebär en sammanslagning av Luftfartsstyrelsen och Sjöfartsinspektionen bör kunna läggas till grund för fortsatta detaljerade överväganden. Bland annat måste gränssnittet mellan verket och inspektionen vid ett särskiljande klarläggas.

Allmänt

Vi konstaterar inledningsvis att huvuddelen av betänkandet tar upp frågor av betydelse för vägtrafiken med bl.a. förslag till ändringar i väglagen (1971:948) och förslag till ett antal förordningsändringar av betydelse för vägtransportområdet. Bakom dessa författningsförslag ligger i betänkandet ett omfattande resonemang om behovet av att stärka trafiksäkerheten i vägtransportsystemet med särskild inriktning på väghållarens ansvar för byggande och drift av vägar och gator. Arbetet med tekniska föreskrifter som tar sikte på väginfrastrukturen och tillsynen av att dessa föreskrifter efterlevs föreslås läggas på en nyinrättad Trafikinspektion och därmed särskiljas från väghållarens (Vägverket och kommunerna) ansvar.

Vi kan mot bakgrund av den av Riksdagen beslutade nollvisionen när det gäller trafiksäkerheten ha förståelse för att vägtransportssäkerheten måste uppmärksammas ytterligare. Utredningens förslag i denna del, som behandlar frågor som i huvudsak ligger utanför Sjöfartsverkets kompetensområde, leder emellertid inte entydigt fram till det organisationsförslag som förordas i betänkandet. Vi utvecklar i det följande sina synpunkter i denna fråga, som för verkets del är huvudfrågan.

Sjöfartsinspektionen bör särskiljas från Sjöfartsverket

Utvecklingen beträffande statens ansvar och engagemang inom transportområdet styrs i sina huvuddrag av den transportpolitik som

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

Riksdagen beslutar, senast genom Riksdagens ställningstagande med anledning av prop. 2005/2006:160 Moderna transporter. Ett påtagligt drag i denna utveckling har varit att särskilja ansvaret för infrastrukturen och transportpolitikens genomförande och uppföljning å ena sidan från reglerar- och tillsynsrollen å den andra. Bildandet för några år sedan av Järnvägsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen som egna myndigheter fristående från Banverket resp. Luftfartsverket är de tydligaste uttrycken för denna hållning.

På sjöfartsområdet har Sjöfartsinspektion traditionellt haft en särställning inom Sjöfartsverket, vilken ytterligare markerats genom den förändring i förordningen (1995:589) med instruktion för Sjöfartsverket som trädde i kraft den 1 oktober 2004. Enligt Sjöfartsverkets mening är det naturligt och riktigt att nu fullfölja denna rolluppdelning genom att även formellt särskilja Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket.

Den fråga som närmare behöver klarläggas är var gränssnittet ska dras mellan Sjöfartsverket och den nya Sjöfartsinspektionen vid ett särskiljande.

En gemensam trafikinspektion

Stora delar av betänkandet handlar alltså om vägtrafiken och att Vägtrafikinspektionen, som inrättades som en enhet inom Vägverket 2003, bör ges en förstärkt ställning och tillföras ytterligare resurser mot bakgrund av de författningsförslag som utredningen lägger fram.

Vi har, som redan framgått, förståelse för dessa synpunkter men avstyrker förslaget att bilda en gemensam trafikinspektion för samtliga trafikslag. Inga bärande skäl framförs i utredningen för att en gemensam trafikinspektion skulle leda till några vare sig materiella eller ekonomiska vinster. Tvärtom pekar utredningen själv på flera tveksamheter och risker i form av kompetensförluster, rekryteringssvårigheter m.m.

Vi vill understryka de stora skillnaderna mellan trafikslagets internationella karaktär och reglering, som i och för sig framgår av betänkandet, och som är särskilt avgörande för flyget, sjöfarten och i ökande utsträckning även för järnvägen i förhållande till den nationellt styrda vägtrafiken. Detta faktum har tyvärr inte fått tillräcklig tyngd vid utformningen av utredarens huvudförslag.

På den internationella globala nivån verkar ICAO och IMO inom luftfarten resp. sjöfarten. Någon motsvarighet finns inte för järnvägsområdet och vägsidan. På EU-nivån finns EASA och EMSA för luftfart resp. sjöfart och för järnvägstrafiken ERA men inte någon motsvarighet på vägtrafikområdet.

Vi vill framhålla att väsentligt förbättrad trafiksäkerhet först och främst är en fråga om vägtransportsektorns utveckling. Den av Riksdagen beslutade

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

nollvisionen har i det närmaste uppnåtts inom flyget, sjöfarten (med undantag för fritidsbåtssektorn) och järnvägstrafiken. Olyckor kan emellertid aldrig helt uteslutas och säkerhetsarbetet måste ständigt fortgå för att göra det möjligt att bibehålla och om möjligt ytterligare förbättra säkerheten. För luftfarten och sjöfarten är de viktigaste arbetsfälten de internationella organisationerna på global nivå och EU-nivå. Dessa organisationer har också fått en allt viktigare roll i arbetet med att begränsa luft- och sjötransporternas till sin natur gränsöverskridande miljöeffekter. Statsmakterna har det avgörande inflytandet över Sveriges agerande i dessa fora och regeringen har att närmare styra myndigheternas deltagande och inriktningen av det svenska arbetet i dessa organisationer.

Argument framförs med viss rätta från olika håll, även i det nu aktuella betänkande, att myndigheter inte bör vara för små och att administrativa vinster kan göras genom att lägga samman mindre enheter till större. Vi anser att detta argument har stor relevans, vilket också leder till att styrelsen för sin del vill förorda alternativ två. Detta alternativ bejakar samordningsmöjligheter men innebär inga lokaliseringssmässiga nackdelar.

En komplicerande fråga vid samtliga sammanslagningsoptioner är finansieringsfrågan. De brukaravgifter som sjöfarten och flyget betalar för användningen av infrastrukturen och de tjänster som är knutna till infrastrukturen kan enligt dagens regelverk inte användas till verksamhet som ligger utanför resp. transportgren. Infrastruktur för väg- och järnvägstrafik är med något undantag skattefinansierad. Utredarens alternativ två är inte problemfritt i det sammanhanget men är mer lätthanterligt än vid en sammanslagning av samtliga inspektioner. Om trafikdöden på våra vägar ska minska krävs helt andra åtgärder som knappast har något att göra med säkerheten på fartyg eller drift och byggande av farleder. Detta är en genuint politisk fråga och inte en organisatorisk eller säkerhetsteknisk.

Gränssnittet mellan Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen

Alldeles oberoende av frågan om en gemensam trafikinspektion behöver särskiljandet av Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket klarläggas. Diskussionen och förslagen i betänkandet är ytlig och förenklad.

En första utgångspunkt bör vara att en utbruten inspektion ges goda förutsättningar att fullfölja det uppdrag som regeringen beslutar. Sjöfartsverket ser det som väsentligt att bygga fördelningen av uppgifter och ansvar utifrån det som idag är Sjöfartsinspektionens egentliga ansvarsområde och därmed klargöra att Sjöfartsinspektionen som funktionell enhet ska vara statens reglerings- och tillsynsmyndighet på sjötransportområdet och i den delen även ha tillsyn över Sjöfartsverkets uppgifter som bl.a. farledshållare och ansvarig för lotsningsverksamheten. En sådan avgränsning ligger helt i linje med den utveckling som pågått

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

inom Sjöfartsverket under senare år och innebär i stort sett en kodifiering av rådande praxis.

Vi vill dock framhålla att verket även efter avskiljandet av Sjöfartsinspektionen är en myndighet med föreskriftsrätt om än i begränsad omfattning. Sjöfartsverket ska fortfarande föreskriva och besluta om t.ex. farleds- och lotsavgifter.

Sjöfartsverket fortsätter följaktligen att vara statens transport- och infrastrukturverk på sjöfartsområdet och den sektorsansvariga myndigheten som ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Sjöfartsinspektionens roll bör fortsättningsvis renodlas till att vara reglerings- och tillsynsmyndighet. Med det synsättet blir det också logiskt att ansvaret för sjöräddningen även fortsättningsvis bör ligga kvar i Sjöfartsverket.

Några områden kan i samband med organisationsförändringen behöva särskilda överväganden om var de i fortsättningen bör höra hemma. Ett sådant område är miljöfrågorna som successivt har utvecklats från att ha varit i huvudsak fartygstekniska frågor med internationell koppling till IMO till en viktig sektorfråga för hela sjöfartsnäringen inklusive hamnarna. I denna del bör fortfarande miljöfrågor som är fartygstekniskt relaterade tillhöra Sjöfartsinspektionen och utgöra en del av reglerings- och tillsynsverksamheten. I det vidare transportpolitiska sammanhanget, t.ex. när det gäller avfallshantering i hamnarna, är miljöfrågorna en del av Sjöfartsverkets sektorsansvar och faller naturligt in under nuvarande avdelningen Sjöfart och samhälles uppgifter. Den allt mer omfattande uppgift som avser att ge regeringen underlag för miljöpolicyarbetet hör även fortsättningsvis hemma i Sjöfartsverket.

Med ett liknande synsätt tillhör det som kan benämnas båtlivet sektorfrågorna medan Sjöfartsinspektionen ska svara för föreskrifter och tillsyn i den mån sådana aktualiseras genom lagstiftning eller i EU-arbetet. Det arbete som hänger samman med CE-märkningen av fritidsbåtar bör därmed liksom hittills hanteras inom inspektionen.

Vid ett särskiljande av Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket behöver vissa särskilda frågor regleras. Dit hör tillgängligheten till flera IT-baserade system, AIS (Automatiskt IdentifieringsSystem), FRS (FartygsRapporteringsSystem), Kustradionätet m.fl., som idag nyttjas av både verket och inspektionen. Det naturliga är att Sjöfartsverket är systemägare och att avtal träffas med Sjöfartsinspektionen om deras tillgänglighet till systemen. En formell delning av Sjöfartsverket innebär sannolikt att behov av viss dubblerad kompetens på särskilt det nautiskt/tekniska området blir nödvändig. Även om samarbete mellan olika myndigheter alltid måste kunna ske, oavsett ansvarsgränserna, bör detta

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

samarbete i fortsättningen ske på ett något mer formaliserat sätt. Särskilt det omfattande internationella arbetet på sjöfartsområdet måste till vissa delar bevakas och följas av både Sjöfartsverket och Sjöfartsinspektionen i den omfattning och enligt de instruktioner som regeringen fastställer.

Slutligen vill vi understryka behovet av ett snabbt ställningstagande i den för verket viktiga organisationsfrågan, bl.a. för att minska osäkerheten bland personalen, undvika kompetensflykt och inte försvåra rekryteringsmöjligheterna.

Datum
2007-04-26

Vår beteckning
0108-07-01355

Bilaga 2

Reservation av ledamöterna Anitha Bondestam, Elizabeth Nyström och Jan-Evert Rådström

Vi delar utredningens uppfattning om att reglerings- och tillsynsuppgifterna inom transportområdet bör vara skilda från verksamheten i transport- och infrastrukturverken. Det mesta talar för att de fyra inspektionerna samordnas i en för transportområdet gemensam fristående myndighet för säkerhet och skydd. Vi förutsätter dock att regeringen i sin bedömning också gör en djupare analys från ekonomiska och administrativa utgångspunkter innan beslut om en samordnad myndighet fattas.