

## **Brexit**

Vad kan utträdet innebära och hur bör Transportstyrelsen förbereda sig?



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen och Väg- och järnvägsavdelningen

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats [www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Dnr/Beteckning TSG 2017-2765

Författare Anna Ferner Skymning, Josefin Hallenberg, Henrik Sandén  
Månad År Augusti 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

## Sammanfattning

I mars 2019 kommer Storbritannien att lämna EU. Utträdet kommer att påverka Sverige på flera nivåer, inte minst inom transportområdet. Den här rapporten är ett första steg i att förbereda myndigheten på Storbritanniens utträde. Den baseras på underlag från intressenter inom transportbransch och från myndigheter. Syftet med uppdraget är att utreda branschernas bild av hur utträdet, ”brexit” kommer att påverka deras marknadsförutsättningar, samt hur andra relevanta myndigheter valt att beskriva och hantera utträdet. Utifrån detta ska utredningen identifiera nyckelområden där Transportstyrelsen, utifrån sitt uppdrag, kan behöva förbereda, utveckla eller förstärka sin verksamhet för att hantera effekterna av utträdet på bästa sätt. Ansatsen har varit bred, trafikslagsövergripande och med ett uttalat utifrån-och-inperspektiv.

De berörda ger uttryck för en allmänt avvaktande hållning till konsekvenserna av utträdet. Allmänt följer man utvecklingen men företar i nuläget inga särskilda anpassningar. Fortsatt tillgång till Storbritanniens transport-system för såväl resenärer som företag efterfrågas, särskilt inom luftfarts- och sjöfartsområdet. I nuläget säkerställs tillgången bland annat genom EU-gemensamma regler kring infrastruktur, fordon och fartyg, tillträde till marknaden, kompetenser och passagerares rättigheter. Om detta inte kommer att gälla i framtiden vill de berörda få möjlighet att lämna synpunkter och få information för att kunna anpassa sig efter utvecklingen.

Storbritannien har inom ramen för EU-samarbetet varit en pålitlig partner till Sverige i arbetet för exempelvis marknadsliberalisering. Intressenterna vill att Regeringskansliet och Transportstyrelsen arbetar för att Sveriges påverkansmöjligheter inom EU och andra internationella organ inte försämras efter utträdet.

Resultatet visar att Transportstyrelsen inom följande nyckelområden bör förbereda, utveckla eller förstärka sin verksamhet inför Storbritanniens utträde:

- Vidareutveckla arbetssättet inom internationell regelgivning vad gäller proaktivitet, förhandlingsförmåga etc.
- Bistå Regeringskansliet med expertkunskap vid utveckling av nya regler som följer av utträdet.
- Nära bevaka utträdet och eventuella effekter därav samt kommunicera resultatet till berörda intressenter.
- Inhämta synpunkter i framtagandet av nya regler med anledning av utträdet samt att informera berörda om förändringar i reglerna.



## Innehåll

<b>1</b>	<b>INLEDNING .....</b>	<b>7</b>
1.1	Syfte .....	7
1.2	Metod .....	7
1.3	Rapportens upplägg .....	8
<b>2</b>	<b>UTGÅNGSLÄGET .....</b>	<b>9</b>
2.1	Storbritanniens betydelse för Sverige .....	9
2.2	Utträdet – mjukt, hårt eller mittemellan? .....	9
	Mjuk brexit .....	9
	Hård brexit .....	10
	Stor osäkerhet råder .....	10
<b>3</b>	<b>SAMARBETET INOM EU .....</b>	<b>11</b>
3.1	Repliker och reaktioner .....	11
3.2	Analys .....	12
<b>4</b>	<b>TILLGÅNG TILL STORBRITANNIENS TRANSPORTSYSTEM .....</b>	<b>14</b>
4.1	Repliker och reaktioner .....	14
4.2	Analys .....	15
<b>5</b>	<b>ANDRA INTERNATIONELLA ARENOR .....</b>	<b>16</b>
5.1	Repliker och reaktioner .....	16
5.2	Analys .....	16
<b>6</b>	<b>HANDELSHINDER OCH TRANSPORTMÖNSTER .....</b>	<b>18</b>
6.1	Repliker och reaktioner .....	18
6.2	Analys .....	19
<b>7</b>	<b>NYCKELOMRÅDEN FÖR TRANSPORTSTYRELSEN .....</b>	<b>20</b>
7.1	Vidareutveckla arbetssättet inom internationellt arbete .....	20
7.2	Bidra med expertkunskap vid framtagandet av nya spelregler .....	20
7.3	Brexit – ett område att bevaka .....	21
7.4	Kommunikation – extern och intern .....	21
<b>8</b>	<b>KÄLLFÖRTECKNING .....</b>	<b>22</b>



# 1 Inledning

I juni 2016 genomfördes folkomröstningen om Storbritanniens medlemskap i EU, vilket resulterade i att Lämna-sidan vann med knapp marginal. Nio månader senare utlöste Storbritannien artikel 50 i Lissabonfördraget. Därmed kommer landets utträde ur EU, ”brexit”, att ske automatiskt efter två år, om inget annat beslutas med enighet av alla medlemsländer.

Transportstyrelsen ska verka för en väl fungerande och effektiv transportmarknad. Brexit kommer på flera olika plan att påverka Sveriges relationer med Storbritannien. Det är viktigt att utreda vilka möjliga effekter brexit kan komma att få inom transportområdet och hur Transportstyrelsen utifrån sitt uppdrag påverkas av dessa effekter. Avsikten är att utredningen ska utgöra ett första steg i ett vidare arbete med att förbereda myndigheten på Storbritanniens utträde ur EU. Tanken är även att utredningen i vissa delar kan utgöra ett underlag till regeringskansliet i arbetet med att positionera Sverige i frågor som rör utträdet.

## 1.1 Syfte

Syftet med uppdraget är att utreda branschernas bild av hur brexit kommer att påverka deras marknadsförutsättningar, samt hur andra relevanta myndigheter valt att beskriva och hantera utträdet. Utifrån detta ska utredningen identifiera nyckelområden där Transportstyrelsen, utifrån sitt uppdrag, kan behöva förbereda, utveckla eller förstärka sin verksamhet för att hantera effekterna av utträdet på bästa sätt.

## 1.2 Metod

Ansatsen har varit bred, trafikslagsövergripande och med ett uttalat utifrån-och-in-perspektiv. I ett första steg kontaktades omkring 25 intressenter, såväl aktörer inom transportbranscherna som myndigheter, i syfte att få mer kunskap om vilka områden som kan komma att påverkas av brexit<sup>1</sup>. Ett flertal aktörer ställde upp och gav sin bild av utträdet och dess effekter. Frågorna som ställdes till intressenterna handlade om vilka konsekvenser de tror att brexit kan komma att få för dem och hur de anser att Sverige i allmänhet och Transportstyrelsen i synnerhet bör agera för att på bästa sätt hantera konsekvenserna.

Information om tänkbara effekter av brexit inhämtades även från befintligt material, såsom rapporter och artiklar som behandlar ämnet.

Det insamlade materialet har sammanställts och diskuterats vid myndighetsinterna workshops på respektive trafikavdelningar. Vid dessa workshops deltog medarbetare på myndigheten som representerar samtliga trafikslag.

---

<sup>1</sup> De aktörer som kontaktades presenteras i Källförteckningen.

Utifrån diskussionerna identifierades nyckelområden där Transportstyrelsen, utifrån sitt uppdrag, kan behöva förbereda, utveckla eller förstärka sin verksamhet för att hantera effekterna av utträdet på bästa sätt.

### **1.3 Rapportens upplägg**

I kapitel 2 presenteras en kort överblick av Storbritanniens betydelse ur ett svenskt perspektiv samt en diskussion kring konsekvenser av utträdet.

Därefter följer fyra kapitel (3-6) som alla tar upp olika infallsvinklar av Storbritanniens utträde utifrån det underlag som inhämtats från bransch och myndigheter. Vart och ett av dessa kapitel innehåller en analysdel som baseras på underlag från workshops inom myndigheten. I analyserna kopplas tidigare underlag till Transportstyrelsens verksamhet.

Rapporten avslutas med ett kapitel som summerar resultatet och ger förslag på åtgärder och vidare arbete.



## 2 Utgångsläget

### 2.1 Storbritanniens betydelse för Sverige

Den brittiska ekonomin är den femte största ekonomin i världen och den näst största ekonomin i EU. Omkring 48 procent av Storbritanniens export går till EU-länder och landet har flest utländska direktinvesteringar och huvudkontor inom EU.

Storbritannien är Sveriges fjärde största exportmarknad och en viktig importmarknad. Den årliga varuexporten uppgår till omkring 85 miljarder kronor, vilket motsvarar 7 procent av svensk export. Importen från Storbritannien uppgår till ca 64 miljarder kronor årligen<sup>2</sup>. År 2014 var exempelvis en femtedel av det sjöburna godset som ankom till Göteborg från Storbritannien<sup>3</sup>. Omkring 1 100 svenska företag är verksamma på den brittiska marknaden vilka tillsammans sysselsätter över 100 000 personer. Storbritannien har således en stor betydelse som handelspartner för Sverige.

Inom EU har Storbritannien ofta drivit samma linje som Sverige. Storbritannien har varit tongivande i frågor som rör exempelvis frihandel, den inre marknaden, konkurrenspolitik, avregleringar och ett väl underbyggt regelarbete. Till följd av sin storlek och sitt inflytande har Storbritannien varit en stark aktör vid olika förhandlingar, inte minst på transportområdet.

### 2.2 Utträdet – mjukt, hårt eller mittemellan?

Om inget oförutsett inträffar kommer Storbritanniens utträde ur EU att ske automatiskt i mars 2019. En avgörande fråga är vilket utfall som utträdesförhandlingarna kommer att resultera i. Blir det en mjuk eller hård brexit?

#### Mjuk brexit

En mjuk brexit skulle kunna innebära att Storbritannien går in i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) alternativt förhandlar till sig unika rättigheter som icke EU-land. På så vis kan landet behålla tillgången till EU:s marknad med fri rörlighet för varor och tjänster.

Det finns troligtvis ett stort motstånd mot detta alternativ från båda sidor av förhandlingsbordet. En av anledningarna till att folkomröstningen resulterade i en brexit var att effekterna av fri rörlighet inom EU upplevts som negativ i Storbritannien (själva industrin vill dock ha kvar rätten till fri handel). Från EU:s sida kan det vara viktigt att statuera exempel så att inte fler länder inom EU får för sig att lämna unionen. Samtidigt är EU beroende av rimliga förutsättningar för handeln med Storbritannien även framgent.

<sup>2</sup> Tillväxtverket, Ekonomiska konsekvenser av BREXIT – kort översikt.

<sup>3</sup> Trafikanalys, Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys Rapport 2016:7, 49.

### Hård brexit

Vid en hård brexit lämnar Storbritannien EU-samarbetet helt och hållet och stängs därmed ute från den fria marknaden. Detta medför att tullar och ett betydligt mer komplext skatte- och anställningsläge för internationella företag införs. Storbritannien kan i så fall falla tillbaka på gällande WTO-frihandelsavtal. Det är också möjligt att de förhandlar till sig ett eget frihandelsavtal.

### Stor osäkerhet råder

I januari 2017 tydliggjorde den brittiska regeringen att Storbritannien ska arbeta för en hård brexit, det vill säga att man lämnar den inre marknaden. Istället eftersträvas ett frihandelsavtal med EU. För att få ett starkare mandat i utträdesförhandlingarna utlyste premiärminister Theresa May ett nyval som emellertid resulterade i att Tories försvagades till förmån för något mer EU-vänliga Labour. Därmed fick Tories inte egen majoritet utan tvingas söka stöd hos Demokratiska unionistpartiet (DUP). Osäkerheten och turbulensen ökat, men samtidigt möjliggörs eventuellt ett mjukare uttåg ur EU.

Det finns en hel del som talar för att en väg mitt emellan hård och mjuk skulle kunna bli aktuell. EU-staterna och Storbritannien är förbundna genom gemensamma avtal och inom olika sakområden kan man behöva hitta lösningar på ett antal praktiska problem.

### 3 Samarbetet inom EU

När en inflytelserik stat som Storbritannien lämnar EU-samarbetet kommer kvarvarande arbete att påverkas. Brexit kan leda till att nya allianser bildas inom EU, att makten förskjuts och att EU:s finanser påverkas. Detta kan i sin tur resultera i att EU som arena förändras.

Sett ur ett svenskt perspektiv försvinner en stor aktör som vi har samsyn med i flera frågor. Storbritannien har exempelvis, liksom Sverige, drivit på för marknadsliberalism, frihandel och bättre lagstiftning, exempelvis genom konsekvensanalyser och krav på vetenskapligt stöd. Framtida arbete inom EU kan Storbritanniens frånvaro komma att påverka Sveriges möjligheter att driva och få stöd för sin linje.

#### 3.1 Repliker och reaktioner

Branscherna och myndigheterna betonar att Storbritannien har haft ett stort inflytande på arbetssättet när det gäller regelgivningen inom EU samt att Sverige och Storbritannien i flera fall har haft en samsyn på förslag till EU rättsakter. Sveriges möjlighet att påverka EU-arbetet i en riktning som stödjer svenska intressen kommer till följd av utträdet troligen att försämrats. Intressenterna tror att maktbalansen kan komma att förskjutas mot medlemsstater som önskar mer marknadsregleringar och politisk centralisering. Inom branscherna höjs därför röster för att Sverige i ett tidigt förhandlingsstadium bör ta tydlig position i olika frågor. Det framhålls även att det blir än viktigare att lyssna in andra medlemsstaters intressen för att på så vis kunna hitta nya allierade. Ett utvecklat samarbete mellan Regeringskansliet och myndigheter anses vara en förutsättning för detta arbete. Myndigheterna bör fortlöpande informera om eventuella förändringar på EU-arenan och intressenterna i de olika transportbranscherna vill gärna bidra med inspel till och samarbeta med berörda myndigheter.

Svenska institutet för europapolitiska studier (Sieps) presenterar ett antal rekommendationer för kommande förhandlingar:

- Att tidigt definiera Sveriges position i konkreta ordalag och därefter vara aktiv är en grundförutsättning för inflytande. Att, enkelt uttryckt, veta vad man vill, är också en förutsättning för att kunna samarbeta med andra medlemsstater.
- Det är viktigt att visa förståelse för andra medlemsstaters intressen för att få gehör och i förhandlingar kunna prioritera vad som är viktigt i utbyte mot stöd för något av mer centralt intresse för Sverige.
- Faktabaserad eller vetenskapligt underbyggd argumentation har visat sig fungera väl i förhandlingsarbetet. Ett fungerande samarbete mellan Regeringskansliet och myndigheterna i det löpande EU-

arbetet är en förutsättning. Därtill kan en skärpt EU-rättslig argumentation vara ett framgångsrikt verktyg för vad man politiskt vill uppnå i en förhandling. Förstärkt EU-rättslig kompetens bör på allvar övervägas.

Sieps framhåller samtidigt att EU är ett djupt institutionaliserat samarbete med inneboende trögheter. Som en följd därav är inte några omvälvande förändringar av EU med anledning av brexit sannolika.<sup>4</sup>

Storbritannien har haft en betydande roll i det europeiska forsknings-samarbetet, delvis på grund av landets inflytande, men också på grund av sin högkvalitativa forskning. Vinnova pekar på att Sverige med utträdet förlorar stödet av ett av de mest likasinnade länderna när det gäller forskning och innovation. Det skulle kunna komma att försvaga Sveriges position i förhandlingen om EU:s kommande ramprogram. Sjöfartsverket pekar på att utträdet kan komma att påverka vissa forskningsprojekt, exempelvis Sea Traffic Management Validation. Effekten är enligt myndigheten tvådelad; dels kan det totala tillgängliga finansieringsutrymmet minska till följd av att färre medlemmar delar på finansieringsåtagandet och dels kan kvaliteten och genomförbarheten komma att försämrats. Det senare kommer sig av minskad tillgång på forskningskompetens då Storbritannien är en stor och viktig aktör inom det maritima området med högkompetenta akademier.

Brexit skulle å andra sidan kunna leda till potentiella fördelar för Sverige om fler forskare väljer att komma till Sverige istället för Storbritannien. Vinnova anser därför att Sverige under kommande år bör bygga partnerskap och nätverk för att säkerställa fortsatt samverkan inom EU:s ramprogram för forskning och innovation och annat bilateralt samarbete, särskilt inom exempelvis flyg där Sverige är ledande.

### 3.2 Analys

Transportstyrelsen behöver stärka sitt fokus vad gäller det internationella arbetet för att nå framgång. Det handlar både om det förberedande arbete som görs på hemmaplan och det förhandlingsarbete som bedrivs inom EU. Det blir än viktigare att i ett tidigt skede, utifrån en faktabaserad analys, klargöra vilka transportrelaterade frågor som är viktiga att driva ur ett svenskt perspektiv. Utträdet kan medföra att det öppnas upp för nya samarbeten och allianser och det finns skäl för Transportstyrelsen att analysera vilka medlemsstater som det kan vara fruktbart att söka samarbete med i enskilda frågor som är av särskilt intresse för Sverige.

---

<sup>4</sup> Sieps, Brexit konsekvenser för EU och Sverige, 2017:10p, s 6. Sieps rapport behandlar dock inte brexits påverkan på EU:s finanser.

I syfte att nå framgång i förhandlingarna gällande regelgivning behöver Transportstyrelsen bra argument som är faktabaserade och vetenskapligt underbyggda. Det handlar även om att finna allierade och ur ett strategiskt perspektiv blir det således viktigt att se över vårt nätverkande och vår lobbyverksamhet. När Storbritannien lämnar EU ställs än högre krav på att myndigheten är påläst och aktiv vid förhandlingarna. Det är viktigt att ha ett proaktivt förhållningssätt, där Sverige lämnar egna förslag och inte bara förhåller oss till andra nationers idéer. Transportstyrelsen kan även behöva stärka sin juridiska kunskap i EU-rätt. Detta då en skärpt EU-rättslig argumentation skulle kunna vara ett framgångsrikt verktyg i en förhandling.

## 4 Tillgång till Storbritanniens transportsystem

Transportområdet är ett område där EU har infört en mängd åtgärder och regler för att skapa en gemensam inre marknad med fri rörlighet. Det handlar exempelvis om gemensamma regler som berör infrastruktur, fordon och fartyg, tillgången till transportmarknaden, kompetenser samt resenärers rättigheter. Den fria rörligheten mellan EU:s medlemsstater och Storbritannien skulle kunna komma att inskränkas genom brexit. I vilken grad den fria rörligheten påverkas beror av om det blir en mjuk eller en hård brexit.

### 4.1 Repliker och reaktioner

Intressenterna önskar i första hand en mjuk brexit med fortsatt god tillgång till Storbritanniens transportsystem för såväl resenärer som företag. Flera gissar att Storbritannien kan få ett avtal som påminner om det Norge har genom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet EES<sup>5</sup>, det vill säga att få del av den inre marknaden utan att vara medlem. Andra konstaterar att utkomsten och följderna än så länge är omöjliga att överblicka eftersom osäkerhetsfaktorerna är omfattande. De är eniga om att Sverige och Transportstyrelsen bör verka för ett framtida läge som i så stor utsträckning som möjligt påminner om dagens. Detta för att värna dagens tillgänglighet, konkurrens, utbud och prisnivåer. Vidare bör Transportstyrelsen vara noga med att kommunicera utvecklingen till berörda inom branschen.

På luftfartsområdet skulle det finnas ett intresse av att Storbritannien och EU kommer överens om ett avtal liknande det som redan finns med Europas grannländer (ECAA-avtalet). Det skulle i så fall innebära att Storbritannien fortfarande kommer att följa den gemensamma EU-lagstiftningen på området och också ingå i den gemensamma marknaden när det gäller luftfarten.

Den politiska ledningen i Storbritannien har dock aviserat att man strävar mot att lämna den gemensamma marknaden och istället teckna ett omfattande partnerskapsavtal som inkluderar handel med EU<sup>6</sup>. Om resultatet av utträdesförhandlingarna skulle bli en hård brexit behöver intressenterna få information i ett tidigt skede om vilka nya spelregler som kommer att gälla mellan Sverige och Storbritannien respektive EU och Storbritannien. Detta för att kunna anpassa sig efter det nya läget. Det handlar till exempel om:

- Den fria rörligheten för arbetstagare mellan Sverige respektive EU och Storbritannien

<sup>5</sup> Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) inrättades 1994 i syfte att utvidga EU:s bestämmelser om den inre marknaden till att även omfatta länder i Europeiska frihandelsammanslutningen (Efta). Norge, Island och Liechtenstein är parter i EES. Schweiz är medlem av Efta, men deltar inte i EES.

<sup>6</sup> <https://www.europaportalen.se/teman/brexit>

- Tillträde till marknaden för företag, exempelvis genom trafikrättigheter inom luftfartsområdet. Behöver företag flytta sin organisatoriska hemvist till Storbritannien för att få tillträde?
- Den tekniska harmoniseringen - kommer reglerna att skilja sig mellan EU och Storbritannien?
- EU-tillstånd och EU-godkännanden som Storbritannien utfärdat, exempelvis för vägfordon - vad kommer att gälla för dessa?
- Kommer man att falla tillbaka på gamla bilaterala avtal mellan Sverige och Storbritannien?

Flera intressenter lyfter att utträdet troligen främst kommer att drabba Storbritannien. Det är Storbritannien som ställer sig utanför och de borde ha ett egenintresse av att fortsätta att följa vissa EU-regler.

#### **4.2 Analys**

Transportstyrelsen bör bidra i arbetet med att säkerställa att tillgängligheten mellan Sverige och Storbritannien inte försämras. En försämring skulle missgynna såväl enskilda resenärer som företag med verksamhet som är relaterad till den brittiska marknaden. Intressenternas respons och Transportstyrelsens analys indikerar att detta är särskilt viktigt inom luftfarts- och sjöfartsområdet.

Transportstyrelsen kan bidra med expertkunskap i förhandlingar (EU och UK) kring eventuella nya spelregler i frågor som rör tillstånd, godkännanden, avtal och rättigheter. Transportstyrelsen behöver ha kontakt med intressenter under arbetets gång och analysera vad eventuella förändringar innebär. Det blir viktigt att klargöra vilket behov Regeringskansliet har av vår expertkunskap i förhandlingarna så att Transportstyrelsen kan planera sin verksamhet.

Transportstyrelsen har även en viktig uppgift i att fortlöpande kommunicera nya spelregler och övergångsregler till bransch och berörda intressenter.

## 5 Andra internationella arenor

Mycket regelutvecklingsarbete inom transportområdet sker inom EU i syfte att skapa ett gemensamt transportområde i Europa som är hållbart och konkurrenskraftigt. Samtidigt fastställs ofta regelverken på global nivå, framförallt inom sjöfart och luftfart, där en betydande del av regelverken avser olika miljöåtgärder. FN-organen IMO (sjöfart), ICAO (luftfart) och UNECE (vägtrafik) samt den mellanstatliga organisationen OTIF (järnväg) är centrala internationella samarbetsorganisationer för att hantera gemensamma problem.

### 5.1 Repliker och reaktioner

Med Storbritannien utanför EU blir det än viktigare att vårda och fördjupa arbetet inom de internationella plattformar som finns. Fortsatta ansträngningar på det internationella området är nödvändiga för att underlätta transporter och därmed den globala handeln.

Branschorganisationen Svensk sjöfart har tillsammans med Europeiska redareföreningen (ECSA) tagit fram ett så kallat *position paper* inför brexit. Rederierna anser att det är väsentligt att i utträdesförhandlingarna uppmärksamma och respektera behovet av lika villkor för EU och Storbritannien. Då Storbritannien sannolikt inte längre kommer att vara bundet av EU:s riktlinjer för sjöfartsstöd, finns det en möjlighet att man kommer att verka för att rederier flyttar verksamhet och ägande dit. Såväl inkomstskatteregler som momsregler kommer att påverka möjligheten att ha verksamhet i Storbritannien.

Global handel förutsätter globala regler och gemensamma standarder. ECSA uppmanar därför Europeiska kommissionen, medlemsstaterna och Storbritannien att samarbeta nära inom ramen för IMO. EU bör anpassa sin politik till en omfattande, globalt inriktad sjöfartspolitik och tillse att EU fortfarande konkurrenskraftigt inom sjöfart. Brexit gör det än viktigare att undvika regionala regleringsåtgärder för sjöfart. Med tanke på dagens klimat av protektionism bör EU och Storbritannien tala med en stark gemensam röst till förmån för global frihandel, menar man.<sup>7</sup>

### 5.2 Analys

Regelgivningsarbete sker idag i olika internationella forum, där Transportstyrelsen arbetar för att bidra till ett genomslag för svenska ståndpunkter. I FN-organen delar Sverige ofta intressen med Storbritannien. Relationen mellan de båda länderna är god och det är viktigt att värna detta. Sverige och Transportstyrelsen kan vidare behöva arbeta mer aktivt med att föreslå

---

<sup>7</sup> ECSA, ECSA position paper on Brexit. Objectives, opportunities & concerns.



och driva frågor hellre än att mer passivt förhålla oss till andra nationers tankar och idéer. Detta kan sannolikt komma att kräva mer resurser.

Storbritannien lämnar EU men samarbetet i andra internationella forum fortsätter. Genom arbetet i dessa forum har Transportstyrelsen fortsatt möjlighet att underlätta för transporter mellan Sverige och Storbritannien. Men även här kan förutsättningarna komma att ändras eftersom Sverige inte längre kan driva frågor tillsammans med Storbritannien i EU-koordineringen som sker inför de internationella förhandlingarna.

## 6 Handelshinder och transportmönster

Storbritannien är en betydande handelspartner för Sverige, både vad gäller varor och tjänster. År 2016 var Storbritannien Sveriges tredje största exportmarknad inom EU för transporttjänster och importmarknaden var den femte största. Totalt sett handlade Sveriges export och import av transporttjänster huvudsakligen om sjö- och lufttransporter. I regeringens exportstrategi pekas Storbritannien ut som en av 26 prioriterade marknader.<sup>8</sup>

### 6.1 Repliker och reaktioner

Brexit kan leda till att det uppstår handelshinder mellan Sverige och Storbritannien, något som kan få betydande konsekvenser för de företag som bedriver verksamhet riktad mot Storbritannien. Utträdet kan bland annat leda till ökad administration, ökade kostnader kopplade till tullformaliteter och längre ledtider för transporter till följd av tullkontroller i det legala varuflödet. Små företag kan komma att drabbas hårdare än stora som ofta är vana att bedriva verksamhet med länder utanför EU. Hur stora handelshindren kan komma att bli beror på utfallet av utträdesförhandlingarna.

Det bör ligga i Sveriges intresse att minimera alla eventuella handelshinder som kan uppkomma till följd av brexit. Branscherna understryker att ansvaret åvilar flera parter i denna fråga, såväl företag som myndigheter. Transportstyrelsen och även andra myndigheter bör följaktligen följa utvecklingen och vara uppmärksamma på frågor som kan komma att påverka handel och transporter mellan Sverige och Storbritannien. Branscherna har ett behov av att fortlöpande bli informerade om uppkomna förändringar, exempelvis gällande nya regler eller avtal, för att på så vis kunna förbereda sig och minimera påverkan på deras verksamhet.

Flera intressenter inom transportbranscherna finner det sannolikt att Storbritanniens utträde kommer att leda till förändrade transportmönster. Detta är något som främst lyfts av intressenter inom sjö- och luftområdet. Swedavia har i dagsläget ca 2,5 miljoner resenärer per år som reser direkt mellan Swedavias flygplatser och Storbritannien.<sup>9</sup> Det innebär drygt sex procent av Swedavias totala passagerarvolym och knappt tio procent av utrikesvolymerna. Skulle utträdet innebära långsiktigt lägre BNP-tillväxt i Storbritannien kommer detta troligtvis att påverka resenärsvolymerna från Storbritannien negativt. Swedavia flaggar för att ändrade regelverk för trafiken till Storbritannien kan leda till fördyringar av infrastrukturinvesteringar samt kapacitetspåverkan. Intresseorganisationen Svenska Regionala Flygplatser ser en risk att ändrade transportmönster kommer att slå hårdast mot mindre regionala flygplatser.

<sup>8</sup> Regeringens exportstrategi, skr. 2015/16:48.

<sup>9</sup> Av dessa transfererar omkring 500 000 i Storbritannien för att resa vidare till andra slutdestinationer.

Förändrade handelsmönster kan påverka hamnar och transportföretag i Sverige, i synnerhet i de västra delarna. Vilken omfattning detta handlar om är svårt att avgöra i nuläget. Sjöfartsverket vill dock framhålla risken för att utträdet kan komma att medföra ett minskat antal anlöp, godsmängder och lotsningar, vilket i så fall skulle påverka myndighetens intäkter. Detta skulle kunna få till följd att Sjöfartsverket behöver höja sina farledsavgifter.

Alla befarar inte ett ändrat transportmönster. LFV anger att man från NUACs (danska Naviair och svenska LFV) horisont i nuläget inte ser en förändrad trafikbild gällande trafik inom Europa eller framför allt till och från Storbritannien.

## **6.2 Analys**

Det borde ligga i Storbritanniens intresse att få till ett så bra handelsavtal som möjligt med EU:s medlemsstater, vilket i så fall skulle betyda att nuvarande handel inte försämras påtagligt. Men om handeln minskar så kommer även godsmängderna att minska. Detta kommer i sin tur att leda till såväl minskade intäkter för företag och branschmyndigheter, som ett ändrat behov av transportinfrastruktur. För Transportstyrelsens vidkommande är det viktigt att bedriva en aktiv marknads- och omvärldsbevakning och att löpande presentera resultaten från denna till bransch och andra intressenter.

## 7 Nyckelområden för Transportstyrelsen

Dialogen med branscher och myndigheter visar på en allmänt avvaktande hållning till konsekvenserna av utträdet. Allmänt följer man utvecklingen men företar i nuläget inga särskilda anpassningar. Uppmaningen till Transportstyrelsen är att verka för ömsesidig relation nära status quo, det vill säga ett så mjukt utträde som möjligt.

Syftet med detta uppdrag har varit att identifiera nyckelområden där Transportstyrelsen, utifrån sitt uppdrag, kan behöva förbereda, utveckla eller förstärka sin verksamhet för att hantera effekterna av brexit på bästa sätt. I detta avsnitt presenteras dessa nyckelområden.

### 7.1 Vidareutveckla arbetssättet inom internationellt arbete

Vi tror att EU kommer att förändras till följd av Storbritanniens utträde, vilket kan komma att påverka Sveriges möjligheter att driva och få stöd för sin linje i framtida förhandlingar. Att driva svenska ståndpunkter inom transportområdet vid regelgivning inom EU och andra internationella arenor är ett av Transportstyrelsens huvuduppdrag. Brexit innebär att det blir allt viktigare att myndigheten fortsätter att utveckla sitt sätt att bedriva regelgivningsarbete.

Detta handlar om att:

- Utveckla vår förmåga att genom faktabaserad analys ta reda på vilka frågor som är viktiga att driva ur ett svenskt perspektiv och att lägga grunden för ett proaktivt arbetssätt.
- Utveckla vår förmåga att bedriva effektiva förhandlingar genom att utveckla en väl underbyggd argumentation, att finna allierade som delar våra ståndpunkter, exempelvis genom nätverkande, att höja vår EU-rättsliga kunskap samt stärka vår proaktiva hållning vid förhandlingar.

### 7.2 Bidra med expertkunskap vid framtagandet av nya spelregler

När Storbritannien lämnar EU:s inre marknad kan det påverka tillgängligheten mellan EU:s medlemsländer och Storbritannien. Transportstyrelsen bör bidra i arbetet med att säkerställa att tillgängligheten mellan Sverige och Storbritannien inte försämras.

Detta handlar om att:

- Vi är förberedda på att bistå Regeringskansliet i egenskap av expertmyndighet vid framtagandet av nya regler på transportområdet. Hitintills har efterfrågan främst rört luftfarts- och sjöfartsområdet.

### **7.3 Brexit – ett område att bevaka**

Transportstyrelsen bör inom ramen för vår omvärldsbevakning och marknadsövervakning fortsätta att följa utträdet och eventuella effekter därav samt kommunicera resultatet till berörda intressenter.

### **7.4 Kommunikation – extern och intern**

Brexit innebär att olika förändringar uppstår under tiden fram till utträdet och därefter. I nuläget råder stor osäkerhet och det finns ett behov hos intressenterna inom transportområdet av att fortlöpande få information om läget. Transportstyrelsen behöver svara upp mot detta behov.

Detta handlar om att:

- Fortlöpande inhämta synpunkter från intressenter i arbetet med nya regler.
- Förmedla nya regler och övergångsregler till bransch och andra intressenter i syfte att ge dem möjlighet att anpassa sig efter nya förutsättningar.

Transportstyrelsen har ett behov av att på ett effektivt sätt följa utvecklingen kring brexit, förhålla oss till den och möta eventuella behov.

Detta kan handla om att:

- Internt samordna arbetet kring brexit. Ett förslag som framkommit är att etablera en central funktion som ska följa utvecklingen och se vilka behov som växer fram i utträdesfrågan.

## 8 Källförteckning

### **Elektroniska och tryckta källor**

*Business Sweden, Omvärldsanalys, Brexit - Vad händer nu och vad betyder det för svenska företag och Sverige? <http://www.business-sweden.se/>*

*ECSA, ECSA position paper on Brexit. Objectives, opportunities & concerns*

*Europaportalen, <https://www.europaportalen.se/teman/brexit>.*

*Kommerskollegium, Alternativ till framtida regelverk för handel med tjänster och tull- och handelsprocedurer mellan EU och Storbritannien (2017)*

*Tillväxtverket, Ekonomiska konsekvenser av BREXIT – kort översikt*

*Trafikanalys, Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys, Rapport 2016:7, 49*

*Tullverket, Brexit - Möjliga konsekvenser för Tullverkets arbete (2016)*

*Sieps, Brexit: konsekvenser för EU och Sverige, 2017:1op, s 6*

*Regeringens exportstrategi, skr. 2015/16:48*

*Vetenskapsrådet och Vinnova, Forsknings- och innovationssamarbete i skuggan av brexit, delrapport (2017)*

### **Svarande intressenter**

*Aviation Capacity Resources (ACR)*

*Bil Sweden*

*Järnvägsentreprenörerna*

*Konsumentverket*

*Luftfartsverket*

*Näringslivets transportråd*

*SAS*

*Sjöfartsverket*

*Stena*

*Svenska regionala flygplatser*

*Svensk sjöfart*

*Swedavia*

*Swedtrain*

*Trafikanalys  
Trafikverket  
Transportföretagen*