

Lars Vieweg, 011-19 15 50

2001-12-10

0403-0102119

2001-09-18

N2001/7026/TP

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över betänkandet (SOU 2001:61) Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi

Allmänt

Sjöfartsverket har varit representerat i Godstransportdelegationen och vill inledningsvis framhålla det stora värde som ligger i att delegationen kunnat avlämna ett betänkande i full enighet. Den samsyn om principiellt viktiga frågor för det framtida godstransportssystemet som därmed har byggts upp mellan näringslivets och statens företrädare på transportområdet är enligt Sjöfartsverket något som förpliktigar och bör vårdas för framtiden.

Mot den bakgrunden är det naturligt och närmast självklart att Sjöfartsverket ställer sig bakom den godstransportstrategi med ett trafikslagsövergripande synsätt som delegationen redovisar.

Verket skulle med detta uttalande kunna sätta punkt för sitt yttrande, men vill ändå försöka utveckla några tankegångar och kommentera några frågor som mer direkt berör Sjöfartsverket och sjöfartsområdet. Verkets yttrande skall också ses mot bakgrund av flera nyligen presenterade rapporter från EG-kommissionen och pågående arbeten i Sverige som har betydelse för utvecklingen inom transportsektorn. Av dessa dokument och pågående aktiviteter vill Sjöfartsverket särskilt framhålla

- kommissionens hamnpaket (en första läsning av förslaget har nyligen skett i Europaparlamentet och rådet (Transport) beräknas påbörja behandlingen av förslaget under det spanska ordförandeskapet första halvåret 2002,
- kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010,

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

- propositionen (2001/02:20) om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem,
- SIKA:s och trafikverkens gemensamma projekt om samhällsekonomiska marginalkostnader i transportsektorn.

Sjöfartsverkets yttrande följer så långt möjligt betänkandets kapitelindelning.

Godstransporterna har olika uppgifter (kap. 3)

Sjöfartsverket vill understryka delegationens konstaterande att godstransporterna har skilda förutsättningar och uppgifter i samhället. Bland de förutsättningarna som särskilt bör tas till vara och som enligt Sjöfartsverket utgör en fundamental utgångspunkt för all trafikplanering, är respektive trafikslags inneboende egna förutsättningar och komparativa fördelar. Ett sådant synsätt underlättar uppbyggnaden av intermodala transportkedjor där de olika trafikslagen ingår utifrån sina egna förutsättningar. Detta fäster uppmärksamheten på den totala transporten från start till mål snarare än på olika enskilda länkar i kedjan.

För sjöfart och hamnverksamhet är detta förhållningssätt en självklarhet. Hamnen är en omväxlingspunkt i transportkedjan och därmed egentligen att betrakta som en terminal beroende av att alla trafikslag i sin kontakt med terminalen fungerar effektivt och att terminalen i sig är effektiv. Sjöfart har sin avgörande komparativa fördel i att flytta stora volymer gods över stora avstånd på ett kostnadseffektivt sätt. I många fall finns inget alternativ till sjötransport. En sjötransport måste dock så gott som alltid kombineras med ett annat trafikslag för att en hel transportkedja skall bli verklig.

Trafikslagens komparativa fördelar och komplementaritet i transportkedjorna leder till, som delegationen påpekar, att överföringspotentialer mellan trafikslagen på kort sikt är begränsade. Sjöfartsverket anser dock att det finns betydande potentialer att öka europasjöfarten eller det som inom EU kallas Short Sea Shipping (SSS), men det kräver ett uthålligt och kraftfullt agerande för att harmonisera de transportpolitiska spelreglerna inom hela EU. Ett sådant agerande skulle också understödja en av de bärande idéerna i kommissionens nya vitbok om den framtida europeiska transportpolitiken, nämligen att gods i större utsträckning transporteras med sjöfart och järnväg. Man måste dock ha realistiska förväntningar om vad som kan uppnås på kort sikt.

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

Det effektiva och hållbara godstransportsystemet – inte bara vision utan realistiskt mål (kap. 4)

Sjöfartsverket instämmer i delegationens bedömning att delmålet om hög transportkvalitet för näringslivet behöver konkretiseras och utvecklas, bl.a. med hjälp av mått och riktmärkning (benchmarking) i samverkan med varuägare och transportnäring.

Sjöfartsverket vill här erinra om det program som verket tillsammans med Näringsdepartementet och Trafikministeriet i Nederländerna bedriver sedan något år tillbaka under benämningen ”Northern Quality Shipping”(NQS). Ett projekt kallat ”Service Performance Indicators” för europasjöfart (SPI-projektet) är i avslutningsfasen. Projektet är ett pilotprojekt med en transportkorridor mellan Göteborg och Rotterdam som exempel, där såväl varuägare som transportnäringen i de båda länderna inklusive hamnarna i Göteborg och Rotterdam har deltagit. Projektarbetet, som letts av European Shippers Council (ESC), syftar till att ta fram indikatorer för vad som är bra kvalitet i en transport mellan Sverige och Europa som via sjöfart går mellan Göteborg och Rotterdam. I projektet har åtta s.k. SPI- mått tagits fram som kan utgöra utgångspunkt för riktmärkning. Liknande studier har med framgång genomförts inom flygbranschen. Sverige och Nederländerna diskuterar nu ytterligare initiativ inom ramen för NQS, bl.a. inom området ekonomiska styrmedel för att minska luftföroeningarna från sjöfarten.

Sjöfartsverket vill betona behovet av ett såväl nationellt som internationellt agerande för att nå framgång med den av delegationen föreslagna strategin för att utveckla effektiva och hållbara godstransporter är. Miljöfrågorna och särskilt koldioxidfrågan måste angripas från ett internationellt perspektiv. Den av regeringen nyligen presenterade klimatpropositionen (prop. 2001/02: ??) ger uttryck för denna inställning.

Infrastrukturen – godstransporternas ryggrad (kap. 5)

Vid sidan av de ramförutsättningar som staten svarar för genom det regelverk som gäller för transportsektorn, har staten och även andra offentliga organ, kommunerna bl. a. i sin egenskap av hamnägare, en viktig förutsättningsskapande roll när det gäller transportinfrastrukturen.

Sjöfartsverket, som på statens vägnar svarar för sjöfartens infrastruktur i form av sjövägar och den service i form av bl.a. lotsning och isbrytning som behövs för att sjöfarten skall kunna använda farlederna och därmed göra de svenska hamnarna säkert tillgängliga året runt, delar delegationens uppfattning att godstransporternas betydelse för Sveriges tillväxt och välfärd inte uppmärksammas tillräckligt. Planeringen av den framtida infrastrukturen är en avgörande fråga och investeringar och underhåll av denna infrastruktur får omfattande ekonomiska återverkningar för stat och

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

kommun. Godstransporterna måste i denna planering ges en mer framträdande roll än hittills, en slutsats som även framkommer i den tidigare nämnda vitboken om den europeiska transportpolitiken fram till år 2010.

I ett allt mer integrerat Europa, med inom några år ytterligare medlemmar i EU från bl.a. våra östra grannländer, blir det enligt Sjöfartsverkets mening naturligt och nödvändigt att se utrikeshandeln och svensk exportindustri som den drivande kraften bakom de transportbehov som måste tillgodoses. Den godsstråkanalys som delegationen redovisat mot bakgrund av en SIKARapport i ämnet är klagörande och utgör enligt Sjöfartsverkets bedömning ett mycket tungt argument, som inte kan förbigås, när det gäller planeringen och framför allt prioriteringen av den framtida infrastrukturen för godstransporterna.

Sjöfartsverket beklagar att delegationens slutsatser när det gäller infrastrukturen inte kunnat beaktas i tillräcklig omfattning i den proposition (2001/02:20) om infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem, som regeringen i oktober i år lämnade till Riksdagen. Sjöfartsverket anser det angeläget att delegationens principiella syn får genomslag i de direktiv som regeringen med anledning av det kommande riksdagsbeslutet om infrastrukturens utbyggnad under planeringsperioden 2004-2015 kommer att utfärda för trafikverkens fortsatta planeringsarbete.

Stråktänkandet knyter an till ett regeringsuppdrag som Sjöfartsverket arbetat med under året och som skall avrapporteras före utgången av år 2001. Enligt detta uppdrag skall verket utreda de närmare förutsättningarna för att införa begreppet ”stomfarleder”. Tanken bakom detta uppdrag är att utveckla ett planerings- och prioriteringsinstrument för sjöfartens behov av infrastruktur i form av farleder och farledsservice som står i samklang med en utveckling av landinfrastrukturen och hamnarna enligt den modell som Godstransportdelegationen förespråkar. De tunga stråken på land och till sjöss kopplas samman i viktiga hamnterminaler till effektiva transportkedjor. En ytterligare styrka i den analys som delegationen redovisat är att även mycket långtgående antaganden om olika förändringar visar att de utpekade stråken är mycket robusta.

För sjöfarten med dess internationella prägel och särskilt mot bakgrund av den utveckling mot ökad europasjöfart som vitboken om den framtida europeiska transportpolitiken argumenterar för är det naturligt att det europeiska transportnätverk som går under benämningen TEN blir en viktig utgångspunkt för både svenska ”stomfarleder” och ”stomhamnar”.

Det kan noteras att hamnarna efter mångåriga diskussioner nyligen formellt inordnats i TEN-systemet. En s.k. TEN-A hamn, som nu anges på EU:s TEN-kartor, är en hamn med internationell trafik med mer än 1,5 miljoner ton i årlig godsomsättning eller mer än 200 000 passagerare. För svensk del

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

innebär detta att 17 hamnar enligt den senast tillgängliga statistiken uppfyller godskriteriet och sex hamnar därutöver passagerarkriteriet. Det är enligt Sjöfartsverkets uppfattning, som närmare kommer att utvecklas i redovisningen av "Stomfarledsprojektet" naturligt att svenska TEN-A hamnar bör ha förstklassiga anslutningar både från land- och sjösidan och att den service som krävs för användningen av denna infrastruktur också måste vara av hög klass.

Sjöfartsverket vill också i detta sammanhang erinra om att den s.k. HSS-gruppen (Hamnstruktur och Sjöfart), i samband med de utredningar som föregick den nyligen avlämnade infrastrukturpropositionen, framhöll att det är ett naturligt statligt ansvar att sörja för att dessa hamnar har en fullgod standard på sina anslutningar. Ett bra exempel på att detta synsätt vunnit gehör är att den s.k. hamnbanan i Göteborg överförts till Banverket och att en elektrifiering av banan fått ökad prioritet, liksom att staten genom Sjöfartsverket tillsammans med Göteborgs hamn och kommun gemensamt driver ett projekt för att öka tillgängligheten och säkerheten i farlederna till Göteborg.

Sjöfartsverket vill också framhålla betydelsen av att se storstadsområdena som viktiga nav i hela transportsystemet (se vad som sagts om Göteborg ovan) och att trafikproblem i dessa områden fortplantar sig genom hela transportsystemet och får betydande negativa återverkningar även för godstransportflödena utanför storstadsregionerna. Trafikproblemen i Stockholm är en nationell angelägenhet och en särskild Stockholmsberedning arbetar nu med dessa frågor. Sjöfartsverket har haft tillfälle att för beredningen redovisa sin syn på bl.a. hamn- och farledssituationen i Mälardalsregionen. Härvid framstår en lösning som långsiktigt tillgodoser denna regions behov av framtida hamnresurser, inte minst med tanke på utvecklingen inom Östersjöområdet, som angelägen. En lösning av hamnfrågan ger viktiga utgångspunkter för planering av såväl anknytande landinfrastruktur som anknytande farleder genom Stockholms skärgård som Sjöfartsverket för närvarande arbetar med. Någon form av regional samordning av de kommunalt ägda hamnarna har diskuterats under många år och vissa framsteg har även gjorts, t.ex. i Stockholmsområdet, men även i andra delar av landet. Här finns åtskilligt mer att göra.

En allmän slutsats som verket, nu liksom i tidigare sammanhang, vill framhålla är, att bristande hamnresurser eller för den delen bristande farledsresurser inte, annat än i undantagsfall, utgör något problem i Sverige. Huvudfrågan på detta område gäller istället hur redan tillgängliga resurser skall kunna merutnyttjas så att den totala transportkedjan kan effektiviseras och utvecklas i mer hållbar riktning. Därvid framstår planering och prioritering av den kostsamma landinfrastrukturen med sina långsiktiga strukturskapande effekter som en viktig planeringsförutsättning för hamnar och sjöfart. Det omvända förhållandet gäller knappast. Sjöfartens styrka är

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

den flexibilitet som ligger i att ett fartyg kan flyta in till lämpliga terminaler och därmed svara för stora godsflöden till och från Sverige utmed hela vår långa kust.

I vitboken om den europeiska transportpolitiken ges, som tidigare nämnts, sjöfarten en framträdande roll. En fråga som förs fram är att utveckla vad kommissionen kallar "Motorways of the Sea". Ett särskilt stödprogram – Marco Polo – aviseras för att stödja en sådan utveckling. För svensk del kan man redan i vissa fall peka ut sådana havsmotorvägar. Dit kan t.ex. räknas de viktiga färjelinjer, såväl RoPax- som rena ro-ro-linjer, som förbinder Sverige med övriga Europa. Skogsindustrins systemtransporter från flera Norrlandshamnar och från t.ex. Göteborgs hamn är andra sådana exempel liksom linjetrafiken med containerfartyg på olika hamnar. Här finns enligt Sjöfartsverket en ytterligare potential, kanske inte i första hand för att lösa trafikproblem i Sverige, utan för att minska belastningen på de kontinentala landstråken och därmed skapa effektivare och hållbarare transportkedjor för svensk exportindustri och hela den svenska utrikeshandeln.

Godstransportpolitiska ramar och spelregler (kap. 6)

Sjöfartsverket kan i denna del konstatera att delegationen ägnat förhållandevis stor uppmärksamhet åt sjöfartens regelsystem, trots att sjöfart genom sin internationella prägel i stor utsträckning styrs av internationella regelverk och måste betraktas som det sannolikt mest avreglerade trafikslaget.

När det gäller frågor som berör hamnverksamheten vill Sjöfartsverket hänvisa till den inom EU:s institutioner pågående behandlingen av det s.k. hamnpaketet och särskilt det föreslagna direktivet om marknadstillträde för hamntjänster. Sjöfartsverket har tidigare i sitt remissvar över direktivförslaget ställt sig bakom de principiella förslag som kommissionen redovisat, med det förbehållet att verket ansåg att det som framfördes beträffande lotsning inte var tillämpligt på svenska förhållanden. Till dessa principfrågor hör bl.a. att tydligt kunna skilja på hamninfrastrukturen och de operativa verksamheterna i hamnen. Vid en första läsning har nu Europaparlamentet för sin del beslutat lyfta ut lotsningen från direktivförslaget. Hamnpaketet väntas tas upp i Ministerrådet (Transport) under början av nästa år under det spanska ordförandeskapet.

Oavsett hamnpaketet och vad som om några år kan bli resultatet av det, vill Sjöfartsverket när det gäller lotsningen framhålla att verket arbetar med att utveckla lotsningen som en kvalificerad service till sjöfarten av stor vikt för att tillgodose en säker, miljöanpassad, effektiv och tillgänglig sjöfart på svenska hamnar. I Sjöfartsverkets framtidsbild ligger att utveckla denna service på ett sådant sätt, med beaktande av den tekniska utvecklingen vad gäller t.ex. Automatic Identification System (AIS), utbyggnad av

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

kvalificerade VTS-centraler i trafikstarka och viktiga farledsområden och en kontinuerlig vidareutbildning av lotsarna, att lotsningstjänsten värdesätts på ett sätt som motsvarar kostnaderna för denna service. Med denna utgångspunkt ser Sjöfartsverket över reglerna för dispens från lotsplikten och har beslutat att dispens skall kunna medges även med engelska som språkkrav om övriga förutsättningar från sjösäkerhetssynpunkt är uppfyllda.

Frågan om konkurrensutsättning av Sjöfartsverkets tjänster måste ha sin naturliga utgångspunkt i att det finns en marknad och ett utbud av konkurrerande tjänster. Verket har en öppen attityd till att på olika sätt effektivisera och förbilliga sitt utbud av olika tjänster och detta gäller naturligtvis också lotsningen. Ett bra exempel på konkurrensutsättning och på samarbete mellan Sjöfartsverket och den privata sektorn är den PPP-lösning (Public Private Partnership) som ligger i den nya modell som tillämpas för isbrytningen. De nya isbrytaranpassade off shore-fartygen har beställts och byggts av ett privat rederi och Sjöfartsverket har svarat för isbrytaranpassningen och har option på att utnyttja fartygen under viss tid varje vinter. Managementfunktionen för samtliga isbrytare har upphandlats i konkurrens och utförs nu av ett privat företag.

När det gäller lotsningen och eventuell konkurrensutsättning måste även uppmärksammas att denna service har en avgörande betydelse från sjösäkerhets- och miljösynpunkt och att lotsningsfunktionen därför alltid måste vila på ett myndighetsansvar.

Vad gäller de sedan länge diskuterade svenska särkraven på sjösäkerhetsområdet vill Sjöfartsverket säga följande. De internationella reglerna på sjösäkerhetens område är inte fullständiga eller måste i vissa fall bli föremål för tolkning eller utfyllnad. Det saknas ett internationellt regelverk när det gäller bostadsutrymmen på fartyg. Sjöfartsverket har därför beslutat svenska sådana, som väckt viss kritik. Principiellt är de inte nationella särkrav eftersom alla länder har sina egna krav på detta område. Sveriges Redareförening har sedan flera år ett erbjudande att komma in med ett förslag till nya regler men det har föreningen inte gjort. När det gäller tolkningar och tillämpningar av konventionsbestämmelser har Sjöfartsverket sagt att i den mån det finns tolkningar, som beslutats internationellt, skall dessa följas. När det gäller äldre särkrav är Sjöfartsverket berett att samtala med Redareföreningen, och har så varit sedan ett antal år, om det berättigade i dem.

Kostnadsansvar och ekonomiska styrmedel (kap. 7)

Sjöfartsverket har redan tidigare i olika sammanhang ställt sig bakom principerna om ett rättvisande kostnadsansvar, som utgör en viktig punkt i såväl 1998 års svenska transportpolitik som i olika dokument från EG-kommissionen. Verket delar också delegationens slutsats att genomförandet

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

av dessa principer är en av de mest centrala frågorna för att uppnå effektiva och hållbara godstransporter. Även i den vitbok om den framtida europeiska transportpolitiken som kommissionen nyligen presenterat intar frågan om rättvisande infrastrukturavgifter en central roll. Kommissionen aviserar i vitboken ett förslag till ramdirektiv om infrastrukturavgifterna under 2002.

Stor enighet råder också om att dessa avgifter skall bygga på de kortsiktiga marginalkostnaderna inberäknat kostnaderna för externa effekter i form av trängsel, olyckor, miljöskador etc. Marginalkostnadsprissättning är ett centralt element när det gäller att förverkliga den princip som går under benämningen user pays som ibland kompletteras med polluter pays för att markera miljöns betydelse.

I denna diskussion har de svenska farledsavgifterna hamnat i fokus, i första hand nationellt i Sverige, men även internationellt. Inom EU har farledsavgifterna blivit en intressant fråga. Avgifterna och den miljödifferiering som sedan 1998 ingår i systemet har väckt uppmärksamhet, dels som en åtgärd i riktning mot user pays, dels genom att de bidragit till att rikta intresset mot möjligheterna att minska sjöfartens luftföroreningar genom ekonomiska incitament.

I grunden är de svenska farledsavgifterna uppbyggda enligt ”enhetsportoprincipen”, d.v.s. lika för alla oberoende av farledens längd och kostnaderna för olika farleder och farledsområden. Detta leder till kors-subsventioneringar mellan olika geografiska områden och mellan olika delverksamheter som tillsammans bildar sjöfartens infrastruktur i form av främst farleder, isbrytning och lotsning. Detta anförs ibland som nackdelar med systemet, särskilt av dem som upplever att de drabbas negativt av denna utjämning.

Till bilden hör också att statsmakterna ställer krav på full kostnadstäckning för den verksamhet som Sjöfartsverket bedriver till skillnad från vad som tillämpas, åtminstone formellt, för Banverket och Vägverket. Skattebetalarna tar ett större ansvar för banan och för vägen än för sjövägen.

Sjöfartsverket har full förståelse för alla dessa synpunkter, som var och en för sig och isolerat, säkert kan försvaras. Ett problem med dagens avgifter är sannolikt att de skall tillgodose för många sinsemellan oförenliga krav och lösa för många konstigheter som det krävs även andra instrument än avgiftssystemet för att klara.

Mot den här bakgrunden har Sjöfartsverket medverkat med underlag och konsekvensbedömningar åt delegationen för att belysa frågan om farledsavgifterna. Den skiss som delegationen redovisar och som man menar bör vidareutvecklas är också enligt Sjöfartsverket bedömning utvecklingsbar utifrån de förutsättningar som delegationen anger, som bl.a.

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

innebär att den regionala utjämningen hålls utanför avgiftssystemet och att lotsningen betraktas som en egen tjänst med högre kostnadstäckningskrav. Det är emellertid nödvändigt att tydligare visa hur marginalkostnadsprincipen kan integreras i avgiftssystemet. Vad gäller lotsningen kan framhållas att verket sedan flera år uttalat att kostnadstäckningen för denna service gradvis bör höjas och det ingår fortsatt i verkets avgiftsstrategi. I den mån detta kan genomföras minskar naturligtvis trycket på farledsavgifterna.

Under pågående remissbehandling av delegationens betänkande har Riksdagens trafikutskott beslutat föreslå Riksdagen att hos regeringen begära en översyn av farledsavgifterna. Riksdagen väntas besluta i denna fråga i mitten av december år 2001. Detta sammanfaller väl med delegationens förslag att låta en särskild utredningsman i samarbete med Sjöfartsverket arbeta vidare med farledsavgifterna.

Sjöfartsverket avvaktar med intresse statsmakternas beslut i denna för verket så centrala fråga.

För närvarande medverkar Sjöfartsverket tillsammans med övriga trafikverk i en arbetsgrupp under SIKAs ledning som på regeringens uppdrag skall uppdatera och utveckla marginalkostnadsberäkningarna för de olika transportslagen. En avrapportering till regeringen kommer att göras till årsskiftet av SIKAs. För år 2002 har verket regeringens uppdrag att i samarbete med SIKAs fortsätta att fördjupa kunskapen om marginalkostnaderna för sjöfarten. Delresultat från detta arbete kommer rimligen att kunna utnyttjas i samband med en eventuell översyn av farledsavgifterna.

Sjöfartsverket avstår i detta läge från att framföra några synpunkter på vad som i betänkandet framförs om allmänna miljöstyrande skatter och avgifter liksom vad som sägs om hamnavgifterna. Miljöskatter torde förtjäna en mer ingående behandling i andra sammanhang än vad som varit möjligt inom ramen för delegationens arbete. Frågan om hamnavgifterna kommer sannolikt att påverkas av den utveckling som ligger i förlängningen av arbetet med kommissionens hamnpaket. Verket kan dock inte underlåta att notera att delegationen anser att hamnavgifterna i själva verket är en betydligt större belastning på sjöfarten än de statliga farledsavgifterna.

Näringspolitik för svensk transportnäring (kap. 8)

Sjöfartsverket noterar den utveckling av näringspolitiken på transportområdet som pågår, i första hand när det gäller åkerinäringen, och som i mångt och mycket är en följd av Sveriges EU-medlemskap och utvidgningen och effektiviseringen av den inre marknaden.

Inom sjöfartsnäringen har branschpolitiken varit en viktig fråga för Sverige sedan mitten på 1970-talet och då i första hand i förhållande till tredje land

Datum
2001-12-10

Vår beteckning
0403-0102119

och bekvämlighetsregistren. Sjöfartens statsstödsregler, som beslutats av kommissionen, har nu emellertid med start i vissa EU-länder tolkats på ett sådant sätt att vad som närmast kan jämföras med inomeuropeisk buss- eller lastbilstrafik, d.v.s. färjetrafik i det svenska närområdet, kommit att omfattas av statsstöd i olika former. Sverige har i det senaste sjöfartspolitiska beslutet tvingats acceptera detta förhållande och från och med den 1 oktober innevarande år ingår även svenskflaggade färjor i internationell trafik i stödordningen.

Riksdagen har i samband med beslutet uttalat att denna ordning på sikt inte är rimlig och regeringen har därför, med stöd av de övriga nordiska transportministrarna, tillkallat en särskild utredningsman för att undersöka förutsättningarna för ett mer gemensamt nordiskt agerande i samband med att kommissionen genomför en under 2002 aviserad översyn av statsstödsreglerna.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit sjösäkerhetsdirektören Johan Franson, t.f. chefen för Planering och Normering Ulf Lejdebrink, ekonomidirektören Christina Malm-Sundberg och chefen för Sjöfarts och Samhälle Lars Vieweg, den sistnämnde som föredragande.

Jan-Olof Selén

Lars Vieweg