



SJÖFARTSVERKET

Sjöfart och Samhälle

Handläggare direkttelefon

Petra Thunegard, 011-19 11 29

Datum
2001-06-15

Ert datum

Vår beteckning
050311-0102044 (slutligt)

Er beteckning
EUN2001/391/TP

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Yttrande över meddelande från kommissionen om förbättrad kvalitet på tjänster som tillhandahålls i kusthamnar KOM(2001)35 slutlig

Sammanfattning

Sjöfartsverket välkomnar kommissionens meddelande om hamnarna och det förslag till direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster som läggs fram. Vad gäller direktivförslaget anser Sjöfartsverket det onödigt komplicerat för de syften som skall tillgodoses.

Det hade varit önskvärt, bl.a. mot bakgrund av diskussionerna kring den 1997 publicerade grönboken om hamnar och sjöfartsinfrastruktur och den allmänna transportpolitiska debatten i Europa, att frågorna kring hamnarnas centrala roll i ett långsiktigt hållbart europeiska transportsystem hade kunnat drivas längre. Nu avser det konkreta direktivförslaget enbart konkurrensen inom hamnarna, medan den minst lika viktiga frågan om konkurrensen mellan hamnarna och konkurrensen inom hela transportmarknaden inte behandlas annat än i allmänna ordalag.

Sjöfartsverket ser fram mot den aviserade vitboken om en översyn av EU:s hela transportpolitik och hoppas att frågor om bl.a. offentlig finansiering, statsstöd och infrastrukturavgifter kommer att tas upp till behandling för hela transportsektorn.

De svenska hamnarna

Organisation, driftsform och finansiering av de svenska hamnarna skiljer sig från vad som är normalt i Europa i övrigt. Sjöfartsverket utgår från att Sveriges hamnar i sitt yttrande närmare belyser dessa särdrag och vill här endast erinra om att den utveckling som skett mot s.k. integrerade hamnbolag varit ett sätt att öka effektiviteten totalt i hamnringen i ett land

Datum
2001-06-15

Vår beteckning
050311-0102044 (slutligt)

som jämfört med många andra länder i Europa har relativt små hamnar och en begränsad total hamnmarknad.

Direktivförslaget

Det ovan nämnda förklarar också varför intresset för svensk del när det gäller konkurrensfrågorna, med undantag för det livligt diskuterade s.k. stuverimonopolet, mera inriktats på konkurrensen mellan hamnarna och inom den samlade transportbranschen än konkurrensen mellan olika kommersiella aktörer inom en hamn. Från svensk horisont kan man således anföra att kommissionen i sitt direktivförslag försöker lösa problem som har mindre aktualitet här än i andra länder inom EU. Detta är emellertid inte något vägande skäl för att avvisa förslaget, däremot bör Sverige i den fortsatta behandlingen inom EU:s olika institutioner medverka till att direktivet ges en så generell och enkel utformning som möjligt.

Mot bakgrund av EU:s grundprinciper om de fyra friheterna och att EU:s konkurrenslagstiftning liksom den svenska redan omfattar hamnverksamhet oberoende av något särskilt hamndirektiv bör en enklare reglering vara tillfyllest. Att vid sidan av den nyligen fastlagda gränsen för s.k. TEN – A hamnar föreslå en gräns för tillämpningen av hamndirektivet som dessutom skiljer sig från den förstnämnda gränsen förefaller inte ändamålsenligt. Alla gränser skapar gränsdragningsproblem och därför bör det övervägas om inte en enklare regelutformning i kombination med att slopa den föreslagna gränsen är en bättre lösning.

Den som vill pröva frågan om marknadstillträde i en hamn har redan i dag den möjligheten och får med, även ett förenklat direktiv, ett ytterligare stöd för likabehandling och rättvis bedömning. En central punkt i direktivförslaget är när en hamnmarknad skall anses begränsad. En rimlig bedömning är att den inte är begränsad förrän någon har begränsat den. Skulle så vara eller bli fallet bör det regelverk som avses träda ikraft för att säkerställa likabehandling gälla oavsett en storleksgräns i ton omsatt gods eller antal genomströmmande passagerare i hamnen.

Nautiskt tekniska tjänster

Förslaget till direktiv omfattar de kommersiella tjänster som bedrivs i en hamn till vilka även räknas lotsning, bogsering och förtöjning. Enligt Sjöfartsverket har förslaget sin största effekt när det gäller stuveriverksamheten i en hamn som, särskilt i de större europeiska hamnarna, har en betydande ekonomisk omfattning och där konkurrens på lika villkor får en reell mening.

Sjöfartsverket, som i Sverige vid sidan av Vänerens seglationsstyrelse har en i lag reglerad ensamrätt till lotsning, har svårt att betrakta lotsningen som en

Datum
2001-06-15

Vår beteckning
050311-0102044 (slutligt)

kommersiell verksamhet, som i första hand skall utsättas för priskonkurrens genom flera aktörer på en i Sverige synnerligen begränsad lotsningsmarknad. Lotsning är en sjösäkerhetsfråga som med eller utan konkurrerande lotsningsföretag bör styras genom en offentlig reglering. En annan sak är att lotsningen oavsett huvudmannaskap bör bedrivas kostnadseffektivt där kompetensutveckling, teknisk utveckling etc. tas tillvara och där befrielse från lotsplikten styrs av sjösäkerhetens krav.

Direktivförslaget omfattar verksamhet som bedrivs inom en hamn. Redan av detta skäl faller lotsningen när det gäller svenska skärgårdar och farleder utanför förslaget. Att återinföra den tidigare hamnlotsningen i Sverige med byte av lots vid hamngränsen förefaller inte rimligt.

Sjöfartsverket gör bedömningen att lotsningen för svensk del inte omfattas av direktivförslaget.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle, Lars Vieweg, samt byrådirektören Petra Thunegard, den senare föredragande.

Jan-Olof Selén

Petra Thunegard