



**SJÖFARTSVERKET**  
Sjöfart och Samhälle

Handläggare direkttelefon  
Henrik Swahn, 011-19 10 40

Datum  
2002-01-30

Ert datum  
2001-10-30

Vår beteckning  
050311-0102133

Er beteckning  
EUN2001/2034TP

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## **Yttrande över Europeiska kommissionens vitbok Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, KOM(2001)370 slutlig**

### **Sammanfattning**

Sjöfartsverket anser att Vitboken om den gemensamma transportpolitiken genom sitt genuint transportslagövergripande anslag innebär ett stort steg i rätt riktning när det gäller att dra bästa nytta av de olika transportslagens möjligheter i den fortsatta utvecklingen av EU:s transportsystem.

Verket delar kommissionens bedömning i Vitboken att en långsiktig hållbar och effektiv transportpolitik sannolikt kommer att betyda att den inom-europeiska sjöfarten framöver kommer att spela en större roll än idag. Kommissionen ser en ökad sjöfart som ett viktigt sätt att hantera problemen med trängsel på vägarna och bristerna i järnvägsinfrastrukturen.

För att en starkare utveckling av sjöfarten skall kunna ske med hög säkerhet och med successivt förbättrade miljöprestanda för sjöfarten torde det enligt verkets bedömning bli nödvändigt att på olika sätt stärka samordningen mellan EU:s länder inom sjöfartsområdet. En del i detta bör enligt Sjöfartsverkets uppfattning och som också kommissionen föreslår i Vitboken, vara att finna former för att starkare hävda det gemensamma EU-intresset i olika internationella organ.

I Vitboken menar kommissionen att ett kombinerat angreppssätt (C) behövs för att nå en utveckling av EU:s transporter som uppfyller kraven på effektivitet och långsiktig hållbarhet. Sjöfartsverket delar denna uppfattning.

Sjöfartsverket delar uppfattningen att hamnarna och deras koppling till såväl sjö- som landinfrastrukturen är en central faktor när det gäller att främja

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

sjöfarten mellan EU-länderna. En annan central faktor är tillgången på säkra farleder och stödsystem för navigation/trafikledning som gör att en alltmera komplicerad sjötrafik med olika fartygshastigheter kan bedrivas med hög säkerhet och regularitet.

Sjöfartsverkets yttrande följer så långt möjligt Vitbokens disposition.

## **Del 1. Förändra balansen mellan transportslagen**

### **Transportpolitikens effekter på transportslagsfördelningen**

Sjöfartsverket delar i stora drag Vitbokens beskrivning av hur balansen mellan trafikslagen har förändrats under det senaste decenniet och vilka de kvalitativt viktigaste drivkrafterna har varit.

De avregleringar som har skett inom väg- och flygtrafiken under 90-talet har sannolikt spelat en viktig roll för den starka utvecklingen för dessa transportslag genom de kostnadsänkningar som blivit följden. Sakerligen kan också järnvägens stagnation inom godsområdet delvis förklaras med att avregleringen av järnvägen inte har genomförts alls i samma utsträckning. Det faktum att transporterna, och då speciellt väg- och flygtrafiken, inte fullt ut belastas med sina så kallade ”externa kostnader” bör också ha påverkat utvecklingsförloppet. Tjänjning av eller till och med brott mot regelsystem inom vägtrafiken kan ha lett till en osund konkurrens som har pressat fraktpriserna under en långsiktigt hållbar nivå

Vitboken nämner också i samband med diskussionen av balansen mellan transportslagen den roll som den växande inomeuropeiska handeln och nya produktions- och distributionsmetoder har spelat för utvecklingen.

Trots att Sjöfartsverket sålunda delar Vitbokens allmänna verklighetsbeskrivning och diagnos av de kvalitativa orsakssambanden, anser verket att Vitboken möjligen överskattar den inverkan på den totala transporttillväxten och fördelningen av transportslagen, som olika brister inom transportsektorn har för den samlade transportutvecklingen. Verkets bedömning är att de yttre drivkrafterna från en växande världshandel, EU:s inre marknad, EU-utvidgningen och utvecklingen av produktion/distribution/logistik troligen spelar en relativt större roll än Vitboken indikerar.

Detta betyder att förväntningarna i Vitboken möjligen ställs för högt på vilka effekter som kan uppnås beträffande den samlade transporttillväxten och transportslagsfördelningen vid en effektiv transportpolitik. Om man ändå vill uppnå politikens syften – ett effektivt och långsiktigt hållbart europeiskt transportsystem – finns det därför skäl att ännu starkare än

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

vitboken betona och analysera mekanismerna för miljövänlig teknik, organisation och infrastruktur inom varje transportslag.

### **Balansen mellan transportslagen**

I ett historiskt perspektiv har globala och nationella transportsystem hela tiden utvecklats och olika transportslag har från tid till annan spelat olika roller i systemet. Denna utveckling är en naturlig och ofrånkomlig del av utvecklingen i den dynamiska världsekonomin. Dessa möjligheter till förändrade roller är en viktig förutsättning –vilket också Vitboken betonar – för den allmänna välfärdsutvecklingen inom EU liksom för konkurrensförmågan för EU:s näringsliv. Sjöfartsverket anser därför att det är principiellt olyckligt att inrikta styrningen av den gemensamma transportpolitiken mot en transportslagsfördelning som gällde vid ett godtyckligt år (1998).

Enligt Sjöfartsverket mening är det inte möjligt för något politiskt eller administrativt organ att på sakliga grunder fastställa vilken framtida transportslagsfördelning som är den bästa mot bakgrund av kraven på ett hållbart samhälle och en effektiv resursanvändning. Därtill finns det alltför många osäkerheter om den framtida utvecklingen. Enligt verkets mening är det i stället viktigt att den gemensamma transportpolitiken utvecklas och tar i bruk sådana styrmedel att det europeiska transportsystemet flexibelt och effektivt kan anpassas till förändrade krav inom ramen för vad som krävs av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Den aggregerade transportslagsfördelning som uppkommer under sådana förutsättningar kan råka överensstämja med fördelningen 1998 eller något annat år men detta är i grunden vare sig viktigt eller intressant. Det viktiga är att EU:s transportsystem uppfyller de grundläggande kraven.

### *Utvecklingen av EU:s järnvägssystem*

En central linje i Vitboken är att den gemensamma transportpolitiken bör skapa förutsättningar för betydande effektivitetsförbättringar inom järnvägssystemet. Särskilt betonas att ett effektivare järnvägssystem inom EU spelar en särskilt viktig roll när det gäller att tillsammans med sjöfarten skapa transportkedjor, som effektivt kan konkurrera med lastbilen.

Sjöfartsverket delar i huvudsak de bedömningar som görs i Vitboken när det gäller utvecklingen av det europeiska järnvägssystemet som t ex vikten av en genomförd avreglering, fullt genomfört cabotage och en successiv utveckling av ett särskilt europeiskt godsnät. För att skapa ett verkligt effektivt järnvägssystem är det enligt Sjöfartsverkets uppfattning nödvändigt att investeringar i järnvägsnätet prövas enligt samhällsekonomiska principer på det sätt som anges för infrastrukturinvesteringar generellt i

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

kommissionens vitbok om rättvisa infrastrukturavgifter (COM(1998)466 final).<sup>1</sup>

## Sammanfattning av transportslagen

### *Allmänt*

Sjöfarten har traditionellt en intermodal prägel, genom att den är en vital men oftast inte den enda länken i de transportkedjor som knyter samman producenter och konsumenterna i landområden åtskilda av hav eller av svårframkomliga hinder på land. Den intermodala kedjan skapas i hamnarna där sjöfarten knyts ihop med omlandet genom väg- och järnvägstransporter och transporter på de inre vattenvägarna. Vitboken pekar på att sjöfarten hanterar ca 70 procent av handeln mellan EU och övriga världen. Även för handeln inom EU spelar sjöfarten en stor roll och (44 % av godsvolymen och 23 % av godsvärdet) transporteras till sjöss. För svensk del gäller att sjöfarten deltar i transporten av över 90 % av den svenska utrikeshandeln.

Mot bakgrund av denna roll för sjöfarten är det enligt verkets bedömning paradoxalt att större uppmärksamhet inte ägnats åt de transportkedjor där sjöfart och hamnar ingår vid planeringen av landtransporternas infrastruktur så väl i Sverige som i andra länder. Godstransportdelegationen betonade i sin analys av godsstråken vikten av att i stråken inkludera alla länkar i transportsystemet som bidrar till en sammanhängande systemfunktion och att hamnarna därvid har en nyckelroll som intermodala terminaler. När det gäller de transeuropeiska nätverken och de så kallade TINA-nätverken är det till exempel först under de senaste åren som hamnarna inkluderats i strukturen. Denna bredare medvetenhet om de intermodala sjöfartslösningarnas betydelse betonas enligt verkets åsikt på ett bra sätt i Vitboken.

Sjöfartsverket instämmer i Vitbokens bedömning att det är viktigt att etablera ett transeuropeiskt sjöfartsnätverk som utvecklas samordnat med landtransportsystemen med syftet att fullt ut utnyttja sjöfartens potential i intermodala transportlösningar också för de inomeuropeiska transporterna. Verket delar därvid Vitbokens bedömning att det vid den fortsatta

---

<sup>1</sup> COM(1998) 466 final, Fair Payment for Infrastructure Use: A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU. I denna vitbok betonas att ett effektivt avgiftssystem måste stötts av effektiva infrastrukturbeslut som baseras på fullständiga samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser. Det framhålls också att bara projekt som har ett positivt nettovärde för samhället bör genomföras.

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

utvecklingen av ett sådant transeuropeiskt sjöfartsnät är viktigt att i EU:s kuststater utveckla en prioriterad hamnstruktur som har eller kan få mycket goda anslutningar till den nationella landinfrastrukturen.

Enligt verkets mening ligger den utveckling som under senare år bedrivits i Sverige när det gäller samordning av riksintressen mellan transportslagen, definieringen av TEN-hamnar och den pågående utvecklingen av stomfarleder väl i linje med den inriktning som skisseras i Vitboken. Ett ytterligare steg för att konkretisera denna utveckling för svensk del sker i Sjöfartsverkets rapport i dagarna till regeringen om stomfarleder för sjöfarten på Sverige. Genom de initiativ för samordning och kontakt med Sveriges grannländer som verket tagit i arbetet med stomfarlederna sker också en bredare regional utveckling för att utveckla det sjöfartsnät som Vitboken argumenterar för.

#### *”Motorvägar” till sjöss*

Sjöfartsverket anser att Vitbokens förslag att integrera relationer med omfattande sjötrafik i de transeuropeiska nätverken är en viktig åtgärd för att inom EU ytterligare dra nytta av det faktum att unionens geografiska struktur ger mycket goda möjligheter att utveckla en europeisk kustsjöfart (europasjöfart).

Möjligen kan den valda terminologin leda tanken fel vilket förefaller ha skett i den svenska översättningen av vitboken där uttrycket ”höghastighetsvattenvägar” används. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning är det sammantaget helt tydligt att det som främst avses i Vitboken inte är fokuserat på sjöfartens hastighet i sig utan den avsedda associationen till motorvägar är deras relativt höga säkerhet, kapacitet och centrala betydelse som artärer i vägnätet. Det man vill skapa är sjöfartens motsvarighet till dessa vägnätets artärer. Möjligen skulle uttrycket ”europeiska sjötrafikkorridorer” kunna vara en gångbar svensk beteckning.

I diskussionen av ”sjöfartens motorvägar” betonar Vitboken sådana länkar som kan avlasta flaskhalsar i landtransporterna över Alperna och Pyrenéerna, förbindelserna mellan Frankrike och UK och de öst-västliga förbindelserna mellan Polen och Tyskland. Från svensk sida är det enligt Sjöfartsverkets mening viktigt att betona att de förhållanden som motiverar sjöfartslinjer knutna till de transeuropeiska nätverken inte är begränsade till de exempel som nämns i vitboken. För Sverige och andra nordiska länder runt Östersjön och Nordsjön finns i vissa fall liknande problem och därmed också möjligheter för den av kommissionen föreslagna modellen.

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

*Stöd till linjetrafik med sjöfart som utgör del av de transeuropeiska nätverken*

En intressant hypotes, som lanseras i Vitboken, är att linjetrafik med sjöfart inte alltid tillkommer spontant med de förutsättningar som skapas av marknad, lagstiftning och andra regelsystem. Diskussionen av denna fråga i vitboken tycks utgå ifrån det problem som kan finnas att i ett initialskede skapa en trovärdighet för linjen hos avlastarna. Det finns alltid en risk att en nyöppnad linje på kort sikt inte attraherar tillräckliga volymer och därmed inte kan åstadkomma en tillräcklig trafikomfattning som uppfyller avlastarnas krav på transportpris, regularitet och frekvens. Det finns därmed också en risk för att trafiken på linjen läggs ned. I Vitboken föreslås att finansiellt stöd skall kunna utgå för sådana linjer från Marco Polo programmet och EU:s strukturfonder.

Sjöfartsverket anser att ett stöd av den ovan diskuterade typen i sig kan vara samhällsekonomiskt motiverat i vissa fall. Det krävs emellertid att klara och transparenta kriterier etableras för när ett stöd av denna typ skall kunna utgå för att undvika en snedvridning av konkurrensförhållandena mellan olika linjer och företag. Skrivningen i Vitboken är enligt verkets mening alltför skissartad för att en djupare diskussion av problematiken skall vara motiverad på detta stadium. Sjöfartsverket är emellertid berett att aktivt delta i en eventuell fortsatt diskussion inom detta område.

*Det behövs både goda järnvägs- och vägförbindelser till hamnarna för att utnyttja sjöfartens potential*

Enligt Vitboken är hamnarnas järnvägsförbindelser avgörande för utvecklingen av de europeiska sjötransporterna. Sjöfartsverket anser också att järnvägsförbindelserna ger viktiga länkar till hamnens omland – i många fall kanske de viktigaste. Det är emellertid verkets uppfattning att hamnarnas vägförbindelser spelar en väl så stor roll såväl idag som vid den framtida utveckling av intermodala transporter inom EU. Den goda ambitionen att utveckla järnvägssystemet får därför enligt Sjöfartsverkets mening inte leda till att utvecklingen av hamnarnas väganlutningar eftersätts.

*Marco Polo programmet för intermodal utveckling*

För utveckling av de intermodala transporterna kommer kommissionen att sjösätta ett nytt program, Marco Polo, som ersätter det befintliga programmet, PACT, som avslutades vid årsskiftet. Sjöfartsverket anser att kommissionens betoning i Vitboken av Europasjöfartens möjligheter i samband med utformningen av det nya programmet är mycket positivt. Verket avser att aktivt verka som katalysator för att få tillstånd svenska initiativ i linje med programmets syften.

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

### *En ny standardiserad lastbärare*

Sjöfartsverket inser relevansen i kommissionens problemanalys i Vitboken när det gäller nuvarande containerstandard. En ny europeisk standard införs, som medger anpassning till standardiserade lastpallar och europeiska fordons- och vagnslängder/-bredder har utan tvivel en potential att underlätta intermodala lösningar. Vid ett eventuellt införande av en så dan standard är det enligt Sjöfartsverkets mening viktigt att så lå ngt som möjligt undvika att nya problem uppstå r i anslutning mellan containersjöfarten och transporter som utnyttjar den nya standarden.

## **Del 2. Avlägsna flaskhalsarna**

### *Översyn av riktlinjerna för TEN*

Kommissionen konstaterar i Vitboken att genomförandet av de prioriterade TEN-projekten har gå tt betydligt lå ngsammare än beräknat och anser att det finns tre huvudorsaker till detta nämligen lokalt motstå nd mot infrastrukturprojekt i allmänhet, brister i planerings- och finansieringsprocessen för gränsöverskridande infrastrukturprojekt och den minskning av den andel av BNP som medlemstaterna är beredda att satsa på infrastruktur.

Sjöfartsverket anser att diskussionen i Vitboken tydligt illustrerar behovet att så lå ngt som möjligt dra nytta av europasjöfartens möjligheter som ett transportsystem med jämförelsevis lå ga infrastrukturkostnader och relativt små intrå ng för infrastrukturen. Verket anser därför att det är angeläget, att som kommissionen föreslå r, lå ta nya riktlinjer för de transeuropeiska nätverken som aviseras till 2004 också omfatta sjötrafiklänkar. I samband med en noggrann genomgå ng av kriterier och principer i riktlinjerna för TEN bör det vara möjligt att säkerställa att intermodala lösningar av transportbehoven i olika korridorer beaktas på ett systematiskt sätt med hänsyn till kraven på effektiv resursanvändning.

### *Revidering av den aktuella listan av prioriterade TEN-projekt*

Det är enligt Sjöfartsverkets mening lämpligt att av de skäl som anges i Vitboken revidera den nu gällande listan över prioriterade projekt. För sjöfarten är förslaget om att inkludera Galileo-projektet av direkt betydelse medan förslaget om att ta in en fast förbindelse över Fehmarn Belt har en indirekt inverkan.

Sjöfartsverket saknar kompetens att bedöma de bredare strategiska motiven för det europeiska satellitbaserade positionerings- och navigeringssystemet Galileo. Sjöfarten bör emellertid kunna dra stor nytta av en allmän kvalitets-

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

och säkerhetshöjning i denna typ av system, som skulle bli en effekt av Galileo. Satellitbaserade system är sedan länge en vital del i sjöfartens navigerings- och säkerhetssystem.

Mot bakgrund av Vitbokens analys av den utbredda förekomsten av direkta flaskhalsar i transportinfrastrukturen inom EU och de finansieringsproblem som Vitboken på visar anser Sjöfartsverket det dock inte vara självklart att inkludera Galileo-projektet bland de prioriterade TEN-projekten om detta innebär en utträngning av andra viktiga infrastrukturprojekt. Enligt verkets mening skulle en prioritering av Galileo-projektet som en del av TEN behöva baseras på ett fördjupat underlag. Rimligen borde den betydande vinstpotential som enligt Vitboken finns för projektet kunna bilda basen för en marknadsmässig finansiering utan att ta i anspråk de knappa TEN-medlen.

#### *Nya grepp för finansiering av transportinfrastrukturen*

Sjöfartsverket noterar att de problem kring infrastrukturens finansiering som Vitboken diskuterar för unionen i stort också har tagits upp i den svenska diskussionen.

Förslaget om att låta avgiftsintäkter, företrädesvis trängselavgifter från vägsektorn, ingå i en "finansieringspool" som i princip kunde användas för finansiering av all slags transportinfrastruktur är enligt verkets mening intressant. Den prissignal som ges av trängselpriserna i en del av transportsystemet kanaliseras till en kapacitetsutbyggnad i systemet som helhet. De exempel som ges (Schweiz) och vissa formuleringar i texten tyder på att Vitbokens idé är att poolens resurser kanske främst skulle användas för finansiering av järnvägsutbyggnad.

Sjöfartsverket anser att det i sig vore bra om EU:s regelsystem möjliggjorde denna typ av finansieringslösningar. För att systemet skall bli kongruent med de övergripande målen för den gemensamma transportpolitiken krävs emellertid dels att varje investering som finansieras över "poolen" har en samhällelig nettonytt, dels att olika intermodala transportlösningar tas fram och prövas förutsättningslöst i samband med beslut om finansiering över "poolen". I ljuset av det intermodala synsätt som Vitboken generellt förespråkar, vore det enligt verkets mening klart inkonsekvent att ge investeringar i järnväg en särskilt gynnsam ställning i samband med finansiering över "poolen".

#### *Ökning av gemenskapsfinansiering av TEN till 20 %*

Enligt Sjöfartsverkets uppfattning är det klart rimligt att nivån höjs för unionens bidragsandel till gränsöverskridande investeringar som t ex överbryggar besvärliga naturhinder. Med hänsyn till att stora olikheter kan

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

finnas i trafiksammansättning och byggnadskostnader kan man ifrågasätta om ens en nivå på 20 % i vissa fall kommer att visa sig ge tillräckliga företagsekonomiska incitament. Enligt verkets mening borde man i stället för en given procentandel kunna överväga att ange generella kriterier grundade på en unionsövergripande samhällsekonomisk analys.

### **Del 3. Placera användarna i centrum för transportpolitiken**

#### **Säkerhet för användarna av transporter**

Sjöfartsverket stöder självfallet aktivt en utveckling mot ökad säkerhet för sjöfartens användare och verket ställer sig också bakom kommissionens avsikt att till 2004 föreslå ett harmoniserat system för uppföljning och analys av alla sjöolyckor som berör fartyg till och från Gemenskapens hamnar. Detta system innebär en utvidgning av det system som redan idag gäller för ro-ro färjor och höghastighetsfartyg i reguljär trafik.

#### **Användarnas kostnad för infrastrukturens utnyttjande**

##### *Pågående verksamhet*

Sjöfartsverket har tidigare i olika yttranden anslutit sig till principerna om "user pays" och "polluter pays". När nu dessa principer vidareutvecklas i Vitboken ser verket ingen anledning att ändra denna position. De två principerna kan sägas vara grundläggande också för den svenska transportpolitiken. Särskilt glädjande från svensk synpunkt är att kommissionen i Vitboken positivt refererar till den miljödifferenciering som sedan några år tillämpas för farledsavgifterna och i många svenska hamnars prissättning

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket och övriga trafikverk att med SIKa som samordnare successivt utveckla kunskapen om transporternas marginalkostnader. Inom ramen för detta arbete utvecklar Sjöfartsverket för närvarande kunskapen om sjöfartens externa kostnader och sjöfartens inklusive hamnarnas infrastrukturkostnader. Diskussionen kring principernas praktiska tillämpning i avgiftssättningen kommer sannolikt att fördjupas i samband med att den av riksdagen begärda översynen av farledsavgifterna genomförs.

##### *Ett gemensamt ramverk för prissättning av infrastruktur*

I Vitboken aviserar kommissionen sin avsikt att under 2002 presentera ett ramdirektiv för hur principerna för infrastrukturens prissättning kan

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

tillämpas. Sjöfartsverket anser att ett sådant ramdirektiv kan vara ett effektivt stöd för en bred utveckling inom området vilket är viktigt för sjöfartens del eftersom dess starkt internationella prägel i praktiken gör det nödvändigt att tillämpa olika ekonomiska styrmedel på ett samordnat sätt inom EU för att syftena skall uppnås utan allvarliga snedvridningar. Sjöfartsverket ser därför också fram emot att konkurrensfrågorna belyses i det kommande ramdirektivet så som kommissionen aviserar i Vitboken.

#### *Inkluderande av sjöfartens säkerhetskostnader i prissättningen*

Sjöfartsverket instämmer i att säkerhetskostnaderna bör beaktas vid prissättning av sjöfarten och att kostnaderna därvid bör belasta alla fartyg som trafikerar EU:s farvatten. Vid tillämpningen av principen om marginalkostnadsprissättning i detta sammanhang är det emellertid enligt verkets mening nödvändigt att också beakta det system av regleringar och andra åtgärder som påverkar sjöfartens sjösäkerhetskostnader. En utvecklad modell för prissättning inom detta område måste således beakta de kostnader fartygen tagit på sig genom olika säkerhetshöjande åtgärder och vilka risker som täcks genom olika försäkringssystem. Liksom i andra sammanhang där marginalkostnadsprissättning tillämpas är det angeläget att differentiera avgifterna med hänsyn till vilka kostnader en transport faktiskt förorsakar och att undvika alltför schabloniserade lösningar.

#### *Internalisering av externa kostnader genom hamnavgifter*

Farledsavgifter som de svenska och finska har i allmänhet en annan utformning i andra europeiska länder. De svenska och finska avgifternas utformning förklaras bland annat av förekomsten av långa och svårnavigerade skärgårdsfarleder, speciella navigeringsförhållanden i Östersjön och Öresund samt isförhållandena. Kostnaderna för farleder, lotsning mm täcks i övriga länder i allmänhet genom hamnarnas avgiftssättning.

I ett bredare EU-perspektiv måste därför en eventuell miljödifferentiering som utgår ifrån ett existerande system knytas till hamnavgifterna, men det kan även finnas andra lösningar som är helt frikopplade från hamnavgifterna. Sjöfartsverket anser att denna fråga kommer att bli av stor betydelse för möjligheterna att tillämpa ett effektivt avgiftssystem för sjöfarten inom EU. Det är därför enligt verkets mening viktigt att frågan behandlas skyndsamt av kommissionen och det vore en klar fördel om en principiell syn kunde utvecklas redan i det av kommissionen aviserade ramdirektivet.

## **Del 4. Kontrollera globaliseringen av transporterna**

### *Allmänt*

Sjöfartsverket instämmer i kommissionens bedömning i Vitboken att utvidgningen av EU skapar nya och bättre förutsättningar för unionen att utöva inflytande i olika för sjöfarten viktiga internationella organ. Verket vill emellertid också starkt betona den sakliga vikten av att det unionsövergripande perspektivet ges en större tyngd i dessa sammanhang. Skälet är att det vid en starkt växande roll för sjöfarten, inte minst europasjöfarten, är av yttersta vikt att öka möjligheterna att - inom EU och internationellt - samordna regleringar och ekonomiska styrmedel för att säkerställa ett långsiktigt hållbart transportsystem inom EU.

### *Verka i WTO för att öppna andra länders sjöfartsmarknader*

Enligt Sjöfartsverkets uppfattning är det till fördel för utvecklingen av svensk och europeisk sjöfart om tillträdet till marknaderna för sjötransport öppnas i större utsträckning i länder utanför EU och verket stöder därför den inriktning som anges i Vitboken inom detta område. Ett bra exempel är det nyligen träffade sjöfartsavtalet mellan EU och Kina.

### *Utveckling av inspektionsverksamheten i kandidatländerna*

Sjöfartsverket instämmer i att en effektiv inspektionsverksamhet för sjöfarten, så väl för flaggstats- som hamnstatskontroll är av största vikt för att sjöfartsmarknaderna skall fungera och för att sjöfarten skall klara säkerhets- och miljökrav. Sjöfartsverket har sedan länge aktivt medverkat i utveckling av inspektionsverksamhet och utbildning i många av kandidatländerna och är berett att även fortsättningsvis i lämpliga former stödja en sådan kunskapsöverföring.

### **Ett paket för ökad sjösäkerhet**

Sjöfartsverket delar uppfattningen att utvidgningen av EU skapar nya möjligheter att öka sjösäkerheten genom att de nya medlemmarna inordnas i ett gemensamt system. Liksom kommissionen anser också Sjöfartsverket att det är angeläget att gripa detta tillfälle att energiskt angripa de ofullkomligheter som idag finns i flaggstatskontroll som hamnstatskontroll i kandidatländerna och bland EU:s nuvarande medlemsländer. Flera av de åtgärder kommissionen tar upp i Vitboken, t ex utfasningen av tankfartyg med enkelskrov, är redan beslutade eller under beredning.

Datum  
2002-01-30

Vår beteckning  
050311-0102133

*Ett trafikledningssystem för sjöfarten kring EU:s kuster*

Sjöfartsverket anser att en stark tillväxt av sjöfarten i europeiska kustfarvatten kan innebära ökad risker, som måste mötas genom att i god tid bygga upp resurser för övergripande trafikinformation och trafikledning. Verket instämmer därför i kommissionens förslag inom detta område och anser det angeläget att inrätta en europeisk sjösäkerhetsbyrå för detta ändamål.

**En förstärkt roll för EU i sjöfartens internationella organ**

Sjöfartsverket bedömer att en bredare europeisk samordning är nödvändig för att sjöfarten på Europa och den inomeuropeiska sjöfarten skall kunna ta en ökande roll i EU:s transporter med uppfyllande av de krav som ligger i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Detta gör det också nödvändigt att förstärka de unionsövergripande perspektiven i sjöfartens internationella organ, främst IMO. Sjöfartsverket anser därför att Sverige på lämpligt sätt bör stödja en utveckling i denna riktning.

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av t.f. generaldirektören Lars Vieweg, har deltagit sjösäkerhetsdirektören Johan Franson, chefen för Planering och Normering Torbjörn Edenius, samt avdelningsdirektören Henrik Swahn, den sistnämnde som föredragande.

Lars Vieweg

Henrik Swahn