



registrator@enterprise.ministry.se
ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande över Kommissionens vitbok - Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

Sjöfartsverket har tagit del av kommissionens vitbok och lämnar följande synpunkter.

Sjöfartsverket ansluter i huvudsak till den beskrivning av problem inom transportområdet som redovisas samt till de rekommendationer och initiativ som förs fram. Sjöfartsverket vill emellertid framhålla vikten av att innehållet i vitboken i nästa steg konkretiseras ytterligare samt att åtgärder och initiativ då prioriteras tillsammans med en tidplan. I nuvarande innehåll saknas en närmare redogörelse för vilka överväganden som legat till grund för de tidsfrister som sätts upp för miljömålen. I detta arbete vill verket också framhålla att konkurrensneutraliteten mellan transportslagen samt mellan länder och regioner inom EU måste säkerställas.

Verket har valt att inte kommentera detaljer i vitboken utan har lagt tyngdpunkten på att föra fram frågor som är viktiga för sjöfarten i det fortsatta arbetet med att realisera vitbokens åtgärder och initiativ.

Det grundläggande problemet i framtiden som förs fram i vitboken, är hur den förväntade transportökningen ska kunna ske på ett långsiktigt resurseffektivt och hållbart sätt med fortsatt hög effektivitet och rörlighet. För att uppnå detta förs i vitboken ett antal åtgärder och initiativ fram. Dessa kan grupperas i infrastruktur, miljö, teknik, forskning och innovationer samt prissättning och administrativa hinder. I det följande kommenteras dessa områden och Sjöfartsverkets synpunkter redovisas.

Infrastruktur

Vitboken lyfter bland annat fram betydelsen av hamnarna som viktiga knutpunkter i logistikkedjan för godstransporter. Nära 90 procent av allt

Datum
2011-05-19

Vår beteckning

import- och exportgods passerar genom svenska hamnar. I en del fall sker detta i lösningar där lastbilar och järnvägsvagnar fraktas ombord i fartyget, men i de flesta fall anländer respektive avgår godset till och från hamnen med landbaserade transportslag i en sammodal transportkedja. Väl fungerande järnvägs- och vägsanslutningar, där flaskhalsar byggs bort, är således av ytterst vikt för en effektiv godshantering i hamnarna. En fortsatt satsning på infrastrukturprojekt kopplade till hamnarna är därför av mycket stor betydelse för skapandet av effektivare godstransporter. Dessa satsningar bör ske nationellt via anslag för infrastrukturåtgärder i åtgärdsplaneringen och på den internationella arenan inom ramen för TEN-T nätverket samt inom det TEN-T stamnät som för närvarande arbetas fram.

Den trafikslagsövergripande ansatsen är numera i fokus i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Regeringen har genom bildandet av Trafikverket skapat bättre förutsättningar för en trafikslagsövergripande helhetssyn inom transportområdet. Detta bedöms leda till ökade nyttor i ett nationellt perspektiv genom att ett trafikslagsövergripande synsätt genomsyrar strategiska analyser, beslut och åtgärder.

Förutsättningarna för trafikslagen har traditionellt sett varit olika, dels med avseende på avgiftsättningen, men även vad avser finansiering av investeringar i infrastrukturen. Numera ingår infrastruktur för alla trafikslag i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Trafikverkets budget för icke-namngivna projekt (< 50 miljoner kronor) är enligt nuvarande instruktioner endast avsatta för åtgärder inom väg- och järnvägsområdet. Sjöfartsverket föreslår att detta ändras till att omfatta åtgärder inom all infrastruktur och att medel även görs tillgängliga för finansiering av sjöfartens infrastruktur.

- .. Med detta skapas bättre förutsättningar att skapa ett trafikslagsövergripande angreppssätt på planering av och åtgärder i transportsystemet.

I syfte att likställa och förbättra konkurrenssituationen för svenska hamnar måste inriktningen vara att minska obalansen genom att avskaffa subventioner och samhällsstöd till hamnsektorn i Europa. Ett led i att möjliggöra en sådan utveckling är att öka transparensen beträffande subventioner och annat stöd för hamninvesteringar.

I vitboken anges även att åtgärder bör vidtas för att förbättra infrastrukturen för godstransporter mellan de östra och västra delarna av EU. Här vill Sjöfartsverket betona, mot bakgrund av Sveriges perifera läge, att även infrastrukturen för godstransporter mellan de norra och södra delarna av unionen behöver förbättras och där svenska hamnar utgör viktiga noder. I detta sammanhang vill Sjöfartsverket påpeka att transporter från Sverige till europeiska destinationer drabbas av dyra avgifter i transitländer, ett förhållande som har en stor negativ påverkan på konkurrenssituationen mellan länder inom EU. Hur dessa avgifter tas ut och nivån på dem bör utredas närmare och på sikt bör skillnaderna mellan länder utjämnas.

Miljö

Sjöfarten är det mest energieffektiva transportslaget, men svarar i dagsläget för en mycket hög andel av utsläppen av svavel- och kväveoxider samt partiklar. Även koldioxidutsläppen, som är ett ännu större problem för vägtransporterna, bör åtgärdas för att uppnå de uppsatta målen.

Dessa problem har definierats i vitboken och målsättningen är att EU:s koldioxidutsläpp från sjöfarten ska minska med minst 40 procent fram till 2050 samt att 30 procent av vägtransporterna på över 300 km ska överföras till sjöfart eller järnväg. Sjöfartsverket vill inledningsvis påpeka att det saknas underlag för hur tidsfristerna för de olika målen satts och vilka överväganden som därvid gjorts.

För att uppnå dessa mål krävs åtgärder i infrastrukturen i form av effektiva godstransportstråk, men även andra utsläppsminskande åtgärder, t.ex. förbättrad teknik, alternativa bränslen, ökad bränsleeffektivitet och minskat transportarbete. Här ställer Sjöfartsverket sig frågan, finns förutsättningar för att nå målen och hur har dessa mål arbetats fram. Andra viktiga förutsättningar för att nå målen är enligt Sjöfartsverket att marknadskrafterna får verka fritt på en konkurrensutsatt marknad, med en korrekt prissättning av transporter med de olika transportslagen och där de externa kostnaderna fullt ut har internaliserats. Sådana åtgärder måste emellertid genomföras samtidigt inom EU, så att konkurrensen mellan transportslagen och mellan fartyg med olika flagg inte snedvrids. Sjöfartsnäringen är internationell och hårt konkurrensutsatt, varför svensk sjöfart och svenska hamnar inte bör belastas med svenska eller regionala särregler.

Verket välkomnar vidare det initiativ som förs fram i vitboken där kommissionen avser att ta fram riktlinjer för tillämpningen av internaliseringsavgifter för alla fordon och för alla viktiga externa kostnader. Huruvida begreppet fordon innefattar fartyg är oklart, men så borde vara fallet enligt verkets uppfattning.

Under avsnitt 3.3 punkt 60 i vitboken uppmanas IMO av EU att fatta beslut om ett globalt system för sjötransporter vad gäller utsläpp av växthusgaser. Frågan utreds för närvarande inom IMO där två möjliga vägar att gå har identifierats, dels ett handelssystem och dels en avgiftsfinansierad CO₂-fond. Sjöfartsverket bevakar frågan och deltar aktivt i detta arbete. Utgångspunkten för arbetet måste vara att de medel som tas från sjöfarten också återinvesteras i sektorn genom stöd till miljöförbättrande åtgärder. Även här måste det säkerställas att sjöfarten inte drabbas av så höga kostnader så att konkurrensen mellan transportslagen snedvrids. Detta skulle i hög grad motverka ambitionen från EU att föra över godstransporter från väg till sjöfart.

Teknik, forskning och innovationer

Forskning och innovationer på transportområdet bör enligt vitboken främja utvecklingen och införandet av viktig teknik som behövs för att utveckla EU:s transportsystem till ett modernt, effektivt och användarvänligt system. Sjöfartsverket vill här påtala betydelsen av att medel för forskning och innovationer inom sjöfartsnäringen avsätts. Verket är berett att ta på sig rollen som ansvarig myndighet för forskning och innovationer inom sjöfartssektorn, under förutsättning att forskningsmedel tillförs genom anslag över statsbudgeten.

Ett av målen i vitboken innebär att effektiviteten hos transporterna och infrastruktur användningen ska öka genom informationssystem och marknadsbaserade initiativ. Bland annat nämns att man i likhet med det för flyget gemensamma luftrummet, vill införa motsvarande ledningsstruktur för land- och sjötransporter. Sjöfartsverket vill i detta sammanhang lyfta fram såväl SafeSeaNet Sweden (SSNS) som Galileo och det nyligen påbörjade MONALISA-projektet, vilka bör vara ingående delar i ett framtida ledningssystem för sjöfarten. I detta sammanhang vill verket också påtala betydelsen av att, såväl de sjötransporter som ingår i stadsnäten i bland annat Stockholm och Göteborg som den inrikes sjöfarten, beaktas i detta arbete.

Verket vill särskilt framhålla SSNS, vilket bör kunna tjäna som en enda kontaktpunkt för sjöfarten vid anlop av svenska hamnar (ett s.k. single-window). Sjöfartsverket delar också tankarna om att utveckla SafeSeaNet till ett gemensamt bassystem för alla de relevanta informationsverktyg på sjöfartsområdet som behövs för att stödja sjösäkerheten och sjöfartsskyddet samt skyddet av havsmiljön från föroreningar orsakade av fartyg.

Även det nyligen startade MONALISA-projektet kommer att i hög omfattning bidra till förverkligandet av de programpunkter som i vitboken har ansetts som grundläggande för den framtida utvecklingen. Projektet kommer att bidra till såväl förbättrade prestanda för sjöfarten i logistikkedjorna, en ökad sjösäkerhet samt till en effektivare användning av infrastruktur och transporter genom såväl bättre trafikförvaltning som bättre informationssystem.

I linje med regeringens trafikslagsövergripande arbete, vill verket i detta sammanhang peka på vikten av att långsiktigt utarbeta informationssystem som omfattar samtliga transportslag.

Prissättning

Som framförts ovan anser Sjöfartsverket att det är av största vikt att samtliga transportslag konkurrerar med varandra på lika villkor. I vitboken förs fram initiativ angående detta. Bland annat nämns att den totala belastningen på transportsektorn bör återspegla de sammanlagda

Datum
2011-05-19

Vår beteckning


transportkostnaderna, inklusive infrastruktur och externa kostnader, samt att principerna användaren betalar respektive förorenaren betalar ska vara vägledande vid prissättningen.

Dessa principer stöds till fullo av Sjöfartsverket. Verket vill dock återigen framhålla att förändringar som leder till ökade sjöfartskostnader måste ske i ett globalt sammanhang så att den europeiska sjöfarten inte missgynnas på en hårt konkurrensutsatt transportmarknad. På den svenska transportmarknaden är det av yttersta vikt att samtliga transportslag konkurrerar på lika villkor för att åstadkomma en situation där varje enskilt transportslags komparativa fördelar tas till vara på bästa sätt i sammodala transportkedjor.

Administrativa hinder

I vitboken nämns att det europeiska området för sjötransporter utan hinder bör vidareutvecklas till ett "Blue Belt" för fri rörlighet för sjötransporter i och kring Europa. Detta initiativ välkomnas och enligt Sjöfartsverket kan bland annat projektet MONALISA starkt bidra till förverkligandet av detta.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av stf. generaldirektören Noomi Eriksson, har deltagit direktören för Samhälle Jaak Meri, t.f. direktören för Ledningsstöd Magnus Sundström, chefen för Sjöfartspolitiska enheten Anna Staaf, och ekonomen Thomas Ljungström, föredragande.



Noomi Eriksson



Thomas Ljungström

För kännedom till:

Styrelsen
Ledningsgruppen
Ventilen