



Näringsdepartementet

registrator@enterprise.ministry.se  
ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se

## Yttrande över SOU 2011:4, Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt

Sjöfartsverket har anmodats att yttra sig över rubricerade utredning. Sjöfartsverket yttrar sig i det följande endast i de avseenden som omfattas av Sjöfartsverkets uppdrag och instruktionsenliga uppgifter.

### Sammanfattning

Sjöfartsverket anser att EU:s regelverk om inre vattenvägar bör genomföras i svensk rätt. Utredningens förslag till särregler i fartygens tekniska utförande avvisas av principiella skäl, med undantag för förslaget om särkrav på dubbelbotten på tankfartyg som Sjöfartsverket finner välgrundat och i linje med den miljöpolitik Sverige för. Sjöfartsverket noterar att utredningen inte redovisar bedömningar av ev. kostnadsänkningar för fartyg och intressenternas synpunkter på huruvida ytterligare kostnadsreduceringar behövs.

### Inledning

Sjöfartsverket svarar för Trollhätte och Södertälje kanaler och alla betydande allmänna farleder till inlandsdestinationer. Sjöfartsverket anser inte att någon kapacitetsbrist för ytterligare sjöburen trafik föreligger, inte heller bedöms några investeringar behöva göras. Utredningen har haft att belysa potentialen för ökad sjöfart på svenska inlandsvatten. Denna del av utredningen är ofullkomlig. Ett bredare synsätt till att bl. a. omfatta närliggande, skyddade kusthamnar hade varit önskvärt. En eventuell finansiering genom EU till hamnarna kan inte vara avhängigt en klassifikation som utesluter att hamnarna betjänar både inlandssjöfart och havsgående trafik.

Datum  
2011-06-17

Vår beteckning  
11-01867

## **Sverige och de inre vattenvägarna**

Sjöfartsverket välkomnar utredningen som belyser på ett både grundläggande och översiktligt sätt konsekvenserna av ett införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar. Något motsvarande har inte tidigare redovisats, och för första gången föreligger ett brett men huvudsakligen tekniskt beslutsunderlag för vidare ställningstaganden.

Sjöfartsverket vill i sammanhanget påpeka att Sverige, i likhet med många andra EU-medlemsstater, tillträtt den s.k. Havshamnskonventionen. Det innebär bl.a. att under alla omständigheter kommer hamnarna i Vänern och Mälaren vara havshamnar förbundna med havet enligt 1923 års havshamnskonvention. Vilka övriga konsekvenser konventionen innebär i detta sammanhang bör utredas vidare.

Statens uppgift är att tillhandahålla en infrastruktur för näringsliv och befolkning och nödvändig service för att denna ska kunna användas på avsett sätt. För sjöfartens del innebär detta inrättande av sjösäkerhetsanordningar, lotsning och isbrytning m.m. Det är däremot ingen uppgift för staten att sköta trafikarbetet för godstrafik utan det åvilar marknaden. En rimlig utgångspunkt är att marknaden bör ha tillgång till alternativa transportlösningar där det ankommer på transportköparen att välja den lämpligaste. Ju fler alternativ som står till förfogande desto större frihet finns att välja transportalternativ. Förekomsten av transportörer och transportalternativ är en marknadsfråga.

## **Inre vattenvägarnas trafikerbarhet**

Med inre vattenvägar och inlandsvatten avses här Vänern och Göta älv samt Mälaren. Sjöfartsverket är ägare till Trollhätte och Södertälje kanaler och svarar för de allmänna farlederna som leder till de viktigare destinationerna inom dessa kanalsystem.

Det kan först konstateras att det inte föreligger någon kapacitetsbrist, och inga anläggningstekniska eller andra investeringar behövs för tillkommande trafik. Inga anläggningstekniska hinder, broar, luftledning e.d. för ökad sjötrafik föreligger heller. Slussystemen är vidare inte någon flaskhals för att öka den sjöburna trafiken.

I både Vänern och Mälaren, som är känsliga vattenområden, råder vintersjöfartsförhållanden vintertid. För Mälarens del innebär det att Sjöfartsverket svarar för att bryta en ränna som sedan hålls öppen av trafiken på Västerås och Köping. För Väterns del gäller att Sjöfartsverket tillhandahåller isbrytning under säsong. Generellt gäller enligt isbrytarförordningen (SFS 2000:1149) att fartyg som är lämpade för vintersjöfart kan få hjälp med isbrytning. Det innebär att under vinterförhållanden anger Sjöfartsverket krav på isklass och tonnagestorlek

Datum  
2011-06-17

Vår beteckning  
11-01867

med hänsyn till säkerhetsaspekter och faktiska möjligheter att trafikera isbelagda vattenområden.

### **Potentialen för ökad sjöfart**

Utredningen har översiktligt gjort bedömningar av potentialen för ökad sjötrafik av inlandstonnage enligt EU:s regelverk på svenska inre vattenvägar, inriktat då på godstrafik. Möjligheten till jämförelse med andra transportslags trafik och konkurrenskraft är liten då trafikmönster och kostnader för landsvägs- och järnvägstrafik i berörda regioner saknas. Sjöfartsverket menar att, vid bedömning av potentialen för inlandstonnage, kan det inte uteslutas att även begränsad kusttrafik i skyddat vatten i anslutning till segelbara inlandsvatten bör tas med. Utökad trafik på t.ex. Uddevalla för Vänern, eller trafik på Nynäshamn för Mälaren, kan vara möjlig och bör därför beaktas.

Vad avser sjötrafiken på Vänern träffades 2002 en överenskommelse mellan staten och berörda regionala organ, däribland också Vänerhamnarna och Göteborgs hamn. Överenskommelsen, som befäste Vänersjöfartens nationella betydelse och vikt för näringslivet i regionen, är i kraft utan tidsbegränsning.

Utredningen har haft i uppdrag att studera hur mycket kostnaderna för fartyg enligt EU:s regelverk för inlandssjöfart kommer att sänkas i jämförelse med nuvarande sjötrafik, men kvantifierar inte dessa. I utredningsdirektivet ges intressenterna i uppdrag att redovisa om EU:s regelverk för inre vattenvägar är tillräckligt för att sjötransporter på inre vattenvägar i Sverige ska öka eller om ytterligare kostnadsreduceringar erfordras för att trafik på inre vattenvägar ska bli ett konkurrenskraftigt alternativ till järnvägs- och landsvägstransporter. Sjöfartsverket ser med intresse fram emot intressenternas syn på detta.

### **Potential för sjöfartsnäringen**

Utredningen berör inte hurvida utökad insjöfart kan ha en effekt också för svenska redare och deras eventuella ökade engagemang i nischer som "river-sea"-trafik eller insjöfart. Sådana möjligheter ska inte uteslutas. Sjöfartsverket föreslår att sådana effekter utreds närmare. I perspektivet att Ryssland öppnar sina inre vattenvägar för fartyg som för någon av EU-medlemsstaternas flagg, finns en enorm marknad i Sveriges närområde.

### **Särregler**

Utredningen diskuterar de krav som EU:s regelverk ställer på inlandssjöfart, som i vissa fall är skarpare än motsvarande för havsgående fartyg. I andra fall föreslår utredningen tekniska särregler för fartygen. Sjöfartsverkets

Datum  
2011-06-17

Vår beteckning  
11-01867

generella ståndpunkt är att särregler inte ska införas eftersom de strider mot gemenskapsidén och äventyrar att denna transportmarknad etableras.

Direktiven till utredningen tar särskilt upp att frågor avseende miljön ska redovisas, med avseende på de speciella förhållanden som råder för Mälaren och Väneren i egenskap av färskvattentäkter.

Sjöfartsverket anser därför att det är motiverat att i detta fall frångå huvudprincipen om att undvika särregler, och att införa en reglering om krav på dubbelbotten på tankfartyg i inlandsfart.

En relativ förskjutning mellan transportslag har klimateffekter. Trafik på inre med tonnage enligt EU:s regelverk innebär att denna använder bränslen med samma renhetsgrad som lastbilstrafik. Genom fartygstrafikens överlägsna energieffektivitet har en överflyttning från lastbilstransport en positiv klimateffekt.

### **Finansiering**

Utredningen har haft att studera möjligheterna till finansiering av inre vattenvägar och hamnar genom EU:s olika bidragssystem. Enligt Sjöfartsverket är det eftersträvansvärt, då varje transportslag och trafikgren enligt svensk transportpolitik ska konkurrera på lika villkor och med ett minimum av snedvridande subventioner. Vad avser eventuell tilläggsfinansiering för investeringar från EU bör denna möjlighet tillvaratas. Att grunda transportpolitiska beslut på en eventuell delfinansiering från EU kan emellertid vara osäkert, då dessa beslut grundas på regelverk som förändras.

Utredningen bedömer att en omklassificering av Vänerhamn och Västerås hamn till inre vattenvägshamnar är nödvändig för att komma ifråga för bidrag. Sjöfartsverket är inte av samma uppfattning, utan anser tvärtom att en hamn mycket väl kan vara både inre vattenvägshamn och vanlig hamn.

---

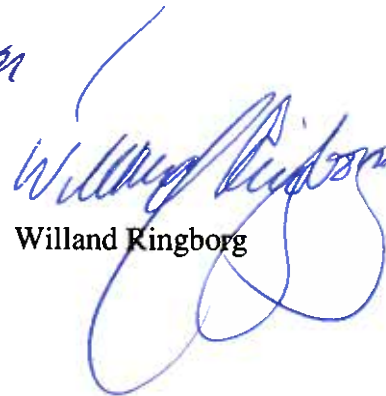
Datum  
2011-06-17

Vår beteckning  
11-01867

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av generaldirektören Ann-Catrine Zetterdahl, har deltagit direktören för Samhällsavdelningen Jaak Meri, direktören för Affärsavdelningen Ove Eriksson, direktören för Ledningsstöd Tage Edvardsson, chefsjuristen Gunilla Malmlof, chefen för sjöfartspolitiska enheten Anna Staaf och avdelningsdirektören Willand Ringborg, föredragande



Ann-Catrine Zetterdahl



Willand Ringborg

För kännedom till:

1. Styrelsen
2. Ledningsgruppen
3. Fyren