



The Swedish Shipowners' Association

Näringsdepartementet
Trafikenheten
103 33 Stockholm

REMISSYTTRANDE

Göteborg 2009-01-23

Kommissionens förslag om ändring av Marco Polo II-förordningen (COM(2008) 847 Final)

Sveriges Redareförening har mottagit rubricerad remiss.

Sveriges Redareförening har följande synpunkter:

- Såvitt bekant har hittills inget svenskt rederiföretag tilldelats Marco Polo-medel.
- Betydande ansträngningar har gjorts från Sveriges Redareförenings sida för att försöka skapa incitament hos svenska rederier att ansöka om Marco Polo-medel.
- Svenska rederier har emellertid i synnerligen begränsad omfattning lämnat in ansökningar om projektmedel. Detta avser såväl Marco Polo I som Marco Polo II.
- Sveriges Redareförenings bedömning är att detta har vissa skäl. De är bland andra:
 - Alltför höga tröskelvärden. De är inte anpassade för mindre länder.
 - Ansökningar till Marco Polo ska ske utifrån ett teoretiskt synsätt där landtransportrelationer som inte finns anses kunna användas i argumentationen när ett projektförslag ska förespråkas. Jämför till exempel den obefintliga lastbilstrafiken runt norra Kvarnen som togs som intäkt för att motivera Marco Polo-stöd till en linje mellan norrländsk hamn och Finland.
 - Konkurrenssnedvridande effekter: Godset lämnar eller ankommer olika svenska hamnar före eller efter vilket godset transportera(t)s mer eller mindre långa sträckor på land i Sverige, inte sällan med lastbil. I stort sett samtliga möjligheter som finns att förkorta landtransporterna inom Sverige skulle i förlängningen leda till att ursprungligt sjötransportföretag fördelas i förhållande till tillkommande linje.
 - Ansökningsförfarandet är administrativt betungande, särskilt för mindre företag som t o m kan nödgas hyra in särskilda resurser för att sammanställa ansökan.
 - Större delen av Sveriges utrikeshandel transporteras redan sjövägen. Något radikalt måste tillföras för att Marco Polo ska bli attraktivt för svensk sjöfart.

Ovanstående innebär att alla förändringar som kan göra Marco Polo-programmen mer attraktiva för svenska rederier är av godo. Exempel på detta är förslagen om förenklade administrativa procedurer, ökad finansieringsgrad och att även t.ex. returtransporter av tomma lastbärare kan komma ifråga.

Några förslag och kommentarer

Svenska rederier bör kunna delta i Marco Polo utifrån sina förutsättningar. Sverige har EU:s längsta kust. Det har hittills visat sig svårt att i modern tid etablera kustsjöfart längs de svenska kusterna. Det borde övervägas om inte kustfartyg som transporterar gods längs den svenska kusten skulle kunna omfattas av Marco Polo-programmet. Det är inte självklart att nyttan av att flytta transporter av gods från landvägen till sjövägen måste förutsätta att godset även passerar en nationsgräns.

Om det inte går att på olika sätt göra Marco Polo med nuvarande inriktning attraktivt för svensk sjöfart, vill Sveriges Redareförening påminna om den sedan tidigare framförda uppfattningen att Marco Polo-medel borde kunna användas till att finansiera isbrytningen. Isbrytningen är en företeelse som förefaller vara okänd bland Kommissionens tjänstemän i Bryssel. Motivering till finansiering av isbrytningen med Marco Polo-medel kan t.ex. vara att det rör sig om vinterväghållning till havs och regionalpolitiskt stöd. En satsning på isbrytningen blir synnerligen konkurrensneutral och kommer att komma alla rederier till del, såväl svenska som utländska. Kostnaden för isbrytningen skulle därmed kunna lyftas ur Sjöfartsverkets budget och de så kallade farledsavgifterna skulle med anledning av detta kunna sänkas med cirka en fjärdedel.

På detta sätt skulle man även åstadkomma en kraftig minskning av den konkurrensnackdel som den svenska industrin, som redan genom sin geografiska placering ligger långt från sina marknader med höga transportkostnader som följd, har genom den ytterligare pålaga som farledsavgiften utgör. Farledsavgiften har heller ingen motsvarighet bland övriga transportslag, särskilt inte om man beaktar den höga internaliseringsgrad som sjöfarten har, inte minst genom sin miljövänlighet och ringa inverkan på infrastrukturen. Internaliseringsgraden skulle dessutom bli mångdubbelt högre om man räknade in de dryga hamnkostnader som sjöfarten betalar till skillnad från övriga transportslag som nyttjar de svenska hamnarna. Farledsavgiften som företeelse är även konkurrensnedvridande till sjöfartens nackdel. Ju dyrare det är att sjötransportera godset desto mer attraktivt blir det att nyttja landbaserade transporter på så långa sträckor som möjligt. Även detta är ett argument för att finansiera isbrytningen med Marco Polo-medel.

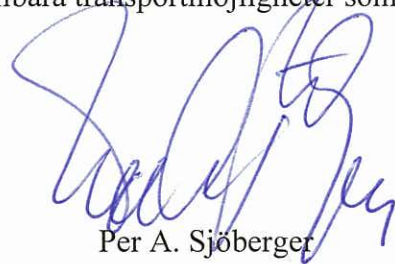
Slutligen vill Sveriges Redareförening lyfta fram Kommissionens motsägelsefulla budskap som ligger i att sjöfarten på grund av de nya svavelreglerna inom kort tvingas övergå till bränslekvaliteter som är väsentligt dyrare än nuvarande. Detta kommer att leda till att flera linjer till sjöss kommer att få nya konkurrensnackdelar gentemot landsvägstransporterna med väsentligt ökad miljöpåverkan som följd.

Svavelreglerna får således två konsekvenser som står i direkt strid med Marco Polos målsättningar, dvs. de kommer dels att öka trängseln på vägarna dels motverka övergång till sådana mera långsiktigt hållbara transportmöjligheter som sjöfarten utgör.

Göteborg som ovan



Håkan Friberg



Per A. Sjöberger