



The Swedish Shipowners' Association

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

REMISSYTTRANDE

Er beteckning N2011/2636/TE

Göteborg 2011-05-09

Sveriges Redareförenings remissyttrande beträffande Kommissionens vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurs-effektivt transportsystem (KOM (2011) 144 slutlig)

Sveriges Redareförening har tagit del av rubricerad remiss om EU-kommissionens vitbok. I det följande lämnas föreningens synpunkter.

1. Inledning

Sveriges Redareförening har valt att kommentera de punkter i Vitboken som har bäring på sjöfart. Kommentarererna har skett löpande och följer i huvudsak Vitbokens disposition.

Den europeiska sjöfarten är världsledande. Det beror på att nära 50% av världstonnaget opereras av europeiska rederier. Dessutom är EU-baserade företag verksamma inom alla former av maritima tjänster i anknytning till sjöfarten. Sjöfartens globala karaktär gör att EU-sjöfarten har internationell betydelse på alla områden såsom fritt marknadstillträde, sjöfartens konkurrensvillkor, sjösäkerhet, miljö och arbetsmarknad.

Sveriges Redareförening vill hänvisa till EU:s Maritime Transport Strategy 2018 från januari 2009 som en plattform för att vidareutveckla den europeiska sjöfartens världsledande position. Denna strategi har även godkänts av Sverige.

2. Redareföreningens synpunkter på Vitboken så som den presenterats i remissen

- *Avlägsnande av restriktioner för cabotage och av hinder för närsjöfart:* Detta är ett bra förslag. Fartyg registrerade i nationella eller internationella EU/EES-register skall ha tillträde till samtliga EU/EES-länders cabotage. De hinder som finns för när- och kustsjöfart skall tas bort.
- *Bra anslutningsmöjligheter till hamnarnas hinterland:* Detta är en förutsättning för att större mängder gods skall kunna transporteras sjövägen.

- *Uppgradera hamnarna:* De hamnar som är bärkraftiga och har tillräckligt godsunderlag skall givetvis vara av toppkvalitet för att optimala mängder gods skall kunna leta sig sjövägen.
- *Ökad användning av inre vattenvägar:* I Sverige handlar det även om kustsjöfart. Samtliga särregler som hindrar bruk av inre vattenvägar och att bedriva kustsjöfart skall tas bort.
- *"Inom sjöfartssektorn finns det också ett lika stort behov av en marknad med lika konkurrensvillkor (EU har utarbetat en integrerad havspolitik som sätter in sjötransporter i ett större perspektiv vad gäller förvaltning, konkurrens och regionala strategier. Se KOM (2009) 540)":* Sveriges Redareförening hade inte kunnat uttrycka detta bättre själv. Föreningen har i mycket tydliga ordalag framfört till regeringen vad som krävs för att svensk sjöfart skall kunna konkurrera på lika villkor.
- *Fram till 2050 även minska EU:s koldioxidutsläpp från bunkerolja för sjöfart med 40% (om möjligt med 50%):* Det är Sveriges Redareförenings mål att under tiden fram till 2020 reducera CO²-utsläppen med 30 %. Redareföreningen anser att detta är möjligt att genomföra med idag använda affärsmodeller och idag känd teknik.
- *30% av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter:* Sveriges Redareförening har inga invändningar mot denna målsättning och anser att den är sund, inte minst av miljö- och trängselskäl.
- *Införa en trafikledningsstruktur för land- och sjötransporter:* Sveriges Redareförening har inget ytterligare att tillägga.
- *Ett strikt genomförande av konkurrensreglerna för samtliga transportmedel kommer att komplettera kommissionens åtgärder för att den inre marknaden ska fungera väl och med effektiv konkurrens:* Sveriges Redareförening delar denna uppfattning.
- *Ett "Blue Belt" i vattnen kring Europa kommer att underlätta formaliteterna för fartyg som går mellan hamnar i EU. En lämplig ram måste inrättas för transporter på Europas inre vattenvägar:* Sveriges Redareförening delar denna uppfattning. För att uppnå förtroende och förståelse från tullmyndigheternas sida är det bra att de kan följa fartygens rörelser genom Safe Sea Net.
- *Marknadstillträdet till hamnar måste förbättras ytterligare:* Sveriges Redareförening delar denna uppfattning. Föreningen anser emellertid att Kommissionen tydligare borde utveckla hur man avser uppnå dessa förbättringar
- *Övervaknings- och informationssystemet för sjötrafik och gemenskapens system för sjöfartsinformation, SafeSeaNet, kommer att utgöra utgångspunkten för alla viktiga informationssystem som tillgodoser säkerheten och tryggheten på sjötransportområdet samt skyddet av miljön mot utsläpp från fartyg:* Sveriges Redareförening har inget ytterligare att tillägga.
- *SafeSeaNet kommer alltså att väsentligt bidra till att det inrättas en gemensam miljö för informationsutbyte för EU:s sjöbevakningsområde och bidra till införandet av ett gemensamt havsområde:* Sveriges Redareförening har inget ytterligare att tillägga.
- *En viktig roll spelas av den europeiska byrån för sjösäkerhet, EMSA:* Sveriges Redareförening delar denna uppfattning. EMSA är ett viktigt verktyg för att undanröja de särregler som förekommer på sjösäkerhetsområdet och att anpassa reglerna till de internationella konventionerna. Redareföreningen arbetar hårt för att öka och upprätthålla

sjösäkerheten. Det är emellertid viktigt att samma regler gäller för alla nationers fartyg. Om inte samma regler gäller för alla kan å ena sidan sjösäkerhetsarbetet äventyras genom att vissa länder tillåter fartyg som är undermåliga. Å andra sidan kan särregler inom vissa register medföra konkurrensnackdelar.

- *Det kan bli nödvändigt att utarbeta beredskapsplaner för att upprätthålla rörligheten för passagerare och varor vid en kris. Askmolnet från Island och de extrema väderförhållandena under 2010 visar också behovet av att förbättra transportsystemets förmåga att klara av krislägen genom att utveckla olika scenarier och ta fram krisplaner: Sveriges Redareförening instämmer i detta. En svaghet med dagens uteblivna svenska sjöfartspolitik är att den svenskflaggade lastfartygsflottan krymper i alarmerande takt. I ett krisläge finns nu stor risk att Sverige inte kan klara sin försörjning med svenskflaggat tonnage utan måste förlita sig på andra nationers fartyg.*
- *Lämpliga förvaltnings- och finansieringsinstrument för att forskningsresultat såsom gemenskapens system för informationsutbyte inom sjöfarten (SafeSeaNet) ska tillämpas så snart som möjligt: Sveriges Redareförening instämmer i detta. Föreningens satsning på Lighthouseprojektet behöver finansiellt säkras på längre sikt.*
- *Motorvägarna till sjöss kommer att utgöra stamnätet för sjötransporter: Redareföreningen har i princip inga invändningar mot denna tanke, förutsatt att inte konkurrensnedvridning uppstår. Det bör emellertid påpekas att den stora del av sjöfarten som utgörs av trampsjöfart per definition inte kan omfattas av Sjömotorvägskonceptet och Marco Polo pga trampsjöfartens irreguljära karaktär. Här ingår t ex större delen av energitransporterna till sjöss. Sverige och de övriga Nordiska länderna bör för övrigt, vilket Redareföreningen påpekat tidigare, arbeta hårdare för att isbrytningen finansieras av EU inom t ex Sjömotorvägskonceptet och Marco Polo. Detta är en form av stöd som är helt konkurrensneutralt och som underlättar att transporterna styrs till att gå sjövägen. Isbrytning kan med rätta kallas för vinterväghållning till havs med klara regionalpolitiska förtecken. Vinterväghållning finansieras med allmänna medel. Så är för närvarande inte fallet med isbrytningen. Denna finansieras fullt ut av den sjöfart som anlöper Sverige genom de farledsavgifter som betalas till Sjöfartsverket.*
- *Kommissionen kommer att granska förslag om att skapa större samstämmighet mellan olika aspekter av beskattningen av transporter såsom t ex moms- och energiskattelättnader för internationella sjötransporter. Dessa ordningar går ofta stick i stäv mot ansträngningarna för att förbättra effektiviteten inom transportsystemet och minska de externa kostnaderna: Denna formulering i Vitboken är otydlig. Sveriges Redareförening kan inte kommentera detta innan ett förtydligande gjorts, särskilt när det gäller energiskattelättnader. Beträffande moms vill Föreningen emellertid påpeka att ett införande av moms i färjetrafiken kan få den olyckliga konsekvensen att biljettpriserna måste höjas för att kompensera för minskad ombordförsäljning. Detta kan i sin tur medföra att passagerarunderlaget viker. Detta kan dels leda till att passagerarna väljer mindre miljövänliga transportalternativ och dels kan det leda till att fraktpriserna för godstransporter till sjöss måste höjas för att kompensera passagerarbortfallet. Införandet av moms leder därför till att mindre godsmängder kommer att gå sjövägen, vilket förefaller vara direkt omvänt mot de ambitioner EU har för sjöfarten.*
- *Kommissionen kommer att arbeta för att utvidga reglerna för den inre marknaden genom arbetsinsatser i internationella organisationer, t ex IMO och internationella*

flodkommissioner osv, och i tillämpliga fall få fullt EU-medlemskap: Sveriges Redareförening har inga invändningar mot ett utvidgande av reglerna för den inre marknaden. Föreningen vill emellertid dels varna för ökad byråkratisering och dels understryka att om nya regler införs så måste de gälla lika för alla så att konkurrenssnedvridning ej uppstår. Föreningen vill också påpeka att det finns en konsekvens av att fullt EU-medlemskap erhålls i internationella organisationer. Ett sådant EU-medlemskap kommer att leda till att t ex svensk expertkompetens får mindre att säga till om inom de internationella organisationerna, t ex IMO. Det internationella arbetet kommer att politiseras. Sveriges Redareförening anser att den EU-koordinering som sker före de flesta IMO-mötena är fullt tillräcklig.

- *Kommissionen kommer att förbättra samarbetet med partnererna i Medelhavsområdet när det gäller genomförandet av en sjöfartsstrategi för Medelhavet för att förbättra sjöfarts-säkerheten och övervakningen:* Sveriges Redareförening anser att detta är en god föresats. Inte minst kan en sådan strategi leda till ytterligare konkurrensutjämning sjöfartsländerna inom EU emellan.
- *Ett "Blue Belt" för sjöfarten och marknadstillträde till hamnar. Det europeiska området för sjötransporter utan hinder bör vidareutvecklas till ett "Blue Belt" för fri rörlighet för sjötransporter i och kring Europa, och vattenvägstransporter bör användas i sin fulla potential:* Sveriges Redareförening anser att denna ambition är alldeles utmärkt.
- *Säkerställa full driftkompatibilitet mellan IKT-system¹ i alla sjöfartssektorer, garantera övervakning av fartyg och frakt (Blue Belt) och inrätta lämplig hamnutrustning (Blue Lanes):* Föreningen anser att Blue Belt är ett ändamålsenligt projekt och ett lämpligt sätt att försöka införa ett fritt europeiskt havsområde. Om Kommissionen med hamnutrustning avser Blue Lanes är det Sveriges Redareförenings uppfattning att sådana Blue Lanes kan bidra till att effektivisera godsflödena till och från hamnar på landsidan.
- *Fastställa regler för utfärdande av intyg om lotsdispens i EU-hamnar:* Detta är en synnerligen viktig fråga som snarast måste få sin lösning. Idag diskrimineras svenska fartyg med svenska befälhavare t ex i tyska hamnar med stora kostnader och försämrad flexibilitet som följd. För att få lotsdispens måste den svenska kaptenen först lära sig tyska. Investeringen kan kosta många hundratusen kronor och det tar lång tid. Det medför också att en kapten inte blir lätt utbytbar i samband t ex med omdisposition av färjeton-nage.
- *Se över restriktioner för tillhandahållande av hamntjänster:* Fullständig frihet att etablera hamn- och terminalverksamhet måste gälla. Detsamma bör även gälla lotstjänster och bogsering. Upphandling mm måste ske med full transparens. Fackliga monopol måste upphöra för att inte störa hamntjänsterna.
- *Öka insynen i hamnfinansiering och därvid klargöra hur offentliga medel ska fördelas mellan olika hamnverksamheter, i syfte att undvika alla former av snedvridning av konkurrensen:* Sveriges Redareförening delar denna uppfattning.
- *Fastställa ett lämpligt regelverk för att optimera den inre marknaden för transport på inre vattenvägar och undanröja hinder som står i vägen för ett ökat utnyttjande. Utvärdera och fastställa vilka ansvarsområden och mekanismer som blir nödvändiga för*

¹ Sveriges Redareförening förstår att Kommissionen med IKT-system menar Informations- och Kommunikationstekniksystem.

genomförandet, även med hänsyn till ett vidare europeiskt sammanhang: Sveriges Redareförening delar denna uppfattning.

- *En social agenda för sjötransport: Det är viktigt att notera sjöfartens och sjöarbetsmarknadens globala karaktär. Därför är global konkurrensneutralitet nödvändig.*
 - *Genomföra de åtgärder som kräver insatser enligt den sociala agendan för sjötransporter – ett led i arbetet för att uppfylla kommissionens strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik till 2018: Redareföreningen har inga invändningar mot denna målsättning.*
 - *Skärpa tillsynen av att Internationella arbetsorganisationens (ILO) konvention om arbete till sjöss genomförs med avseende på flaggstater, hamnstater och länder som tillhandahåller arbetskraft: Redareföreningen utgår ifrån att detta avsnitt handlar om Marine Labour Convention, MLC. Såvitt föreningen känner till innebär ratificering av konventionen att samtliga fartyg som anlöper ratificerande lands hamnar måste följa konventionen. Det innebär i sin tur att EU i första hand måste verka för att samtliga EU- och EES-stater snarast ratificerar konventionen.*
 - *Utvidga tillämpningsområdet för flera av EU:s arbetsrättsdirektiv till alla eller en del av dem som arbetar på havet och som för närvarande inte omfattas av sådan lagstiftning, eller garantera dem likvärdig skyddsnivå genom andra medel: Redareföreningen skulle föredra att en likvärdig skyddsnivå skulle inrättas med andra metoder än lagstiftning. Om likväl direktivet skulle utvidgas så måste det ske på generell basis så att konkurrensneutraliteten upprätthålls. Ett införande av arbetskraftsprotektionistiska åtgärder kommer att få motsatta effekter mot vad som kan förväntas och skall därför undvikas.*
 - *Uppdatera direktivet om utbildning av sjöfolk (2008/106/EG) till följd av en översyn av Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) konvention angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning /STCW-konventionen): Vad beträffar STCW så skall EU's lagstiftning vara helt i överensstämmelse med den internationella lagstiftningen så att konkurrensnedvridningar ej uppstår.*
- *Fortsätta det internationella samarbetet för att bekämpa terrorism och annan kriminell verksamhet, t ex piratverksamhet. Den externa dimensionen (jfr Initiativ 40) är avgörande: Sveriges Redareförening instämmer i Kommissionens uppfattning beträffande terrorism och piratverksamhet. Däremot förstår Föreningen att "den externa dimensionen" gäller EU's engagemang i internationella organisationer. Föreningen vill peka på de konsekvenser som diskuterats tidigare i detta yttrande.*
- *Säkrare sjöfart: Sveriges Redareförening anser att basen för EU:s lagstiftningsinitiativ måste vara de internationella reglerna. Regionala lagförslag är kontraproduktiva och opraktiska för sjöfartsindustrin. Detta bör ha i åtanke vid EMSA:s arbete med att modernisera säkerhetslagstiftningen för passagerarfartyg.*
 - *Samarbeta med EMSA för att modernisera lagstiftningen om säkerheten på passagerarfartyg: Det är Sveriges Redareförenings uppfattning att denna typ av lagstiftning inte skall vara detaljreglerad. Den "Goal Based Standard" som beslutats i IMO skall gälla även inom EU. Vidare skall EU:s lagstiftning vara i full harmoni med de internationella reglerna på IMO-nivå.*

- *Utveckla SafeSeaNet till bassystemet för alla de relevanta informationsverktyg på sjöfartsområdet som behövs för att stödja sjösäkerheten och sjöfartsskyddet samt skyddet av havsmiljön från föroreningar orsakade av fartyg:* Sveriges Redareförening har inga ytterligare synpunkter på detta.
- *Bedöma om det är möjligt att upprätta ett EU-register och en EU-flagg för sjötransport och transport på EU:s inre vattenvägar. Faktum är att EU-flaggen skulle representera ett kvalitetsmärke som garanterar säkra, trygga, miljövänliga fartyg bemannade med högt kvalificerad yrkeskunnig personal:* Sveriges Redareförening anser att etableringen av ett EU-register (EUROS) skulle kräva gemensam ekonomi- och skattepolitik på EU-nivå. Detta finns inte idag.
- *Bedöma genomförbarheten när det gäller gemensamma funktioner för kustbevakningarna inom EU, särskilt för att garantera sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd av miljön:* Redareföreningen har inget att invända mot att sådana bedömningar görs. Innan beslut fattas om eventuella gemensamma funktioner förutsätter föreningen emellertid att berörda parter informeras och ges möjlighet lämna synpunkter.
- *En innovations- och utvecklingsstrategi:*
 - *Införande av smarta system för mobilitet, som t ex system för övervakning till havs och informationsutbyte inom sjöfarten /SafeSeaNet), flodinformationstjänst (RIS):* Föreningen konstaterar att det svenska fartygsrapporteringssystemet (FRS) sammantaget med AIS, Galileoprojektet och SafeSeaNet mm innebär långtgående detaljövervakning av aktiviteter till sjöss eller i anslutning till havet. Föreningen vill därför påpeka att det kan finnas anledning tillse att systemen inte får så stor omfattning att de hotar t ex den personliga integriteten hos EU-medborgarna, oavsett om de är till sjöss eller i land. I övrigt har Sveriges Redareförening inga ytterligare synpunkter.
- *Multimodala godstransportkorridorer för hållbara transportnät:* Sveriges Redareförening vill påpeka att det inte finns något behov av att införa enhetliga transportdokument vid multimodala transporter. Det vore bättre om EU:s medlemsländer ratificerade Rotterdamreglerna så fort som möjligt eftersom dessa är det lämpligaste instrumentet för en modern ansvarsfördelning vid multimodala transporter som inbegriper ett eller flera sjöben.
- *Stödja multimodala transporter och sändningar bestående av enstaka vagnslaster, stimulera integrering av inre vattenvägar i transportsystemet och främja miljöinnovation inom godstransporter. Stödja utbredningen av nya fordon och fartyg samt retroaktiv anpassning²:* Sveriges Redareförening har inga invändningar mot detta (se emellertid fotnot 2).
- *Smart prissättning och beskattning*
 - *Fortsätta internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel genom att tillämpa allmänna principer, med beaktande av respektive transportmedels specifika egenskaper:* Detta är ett viktigt arbete. Genom det svenska systemet för farledsavgifter är sjöfarten internaliserad nära 1 medan övriga trafikslag har långt kvar till en sådan internalisering. Om man till detta lägger hamnavgifterna (kajhyror) blir internaliseringsgraden i jämförelse med t ex landtransporter än mer orimlig. Detta motverkar ambitionen att styra mer gods sjövägen.

² Begreppet ”retroaktiv anpassning” behöver tydliggöras innan Redareföreningen kan ta ställning till detta begrepp.

- *Internalisera kostnaderna för lokal förorening och buller i hamnar samt för luftförorening till havs, och undersöka möjligheterna till obligatorisk tillämpning av internaliseringsavgifter på samliga inre vattenvägar i EU. Utveckla marknadsbaserade åtgärder för att ytterligare minska utsläppen av växthusgaser:* Sveriges Redareförening är positivt inställd till att en ökad neutralitet uppnås mellan trafikslagen. Detta är också en nödvändighet om lastbilstransporterna skall reduceras. Sjöfartens instrument för reduktion av växthusgaser måste introduceras globalt genom IMO.
- *Transport i världen: Den externa dimensionen*
 - *Utvidga reglerna för den inre marknaden genom arbetsinsatser i internationella organisationer och i tillämpliga fall utverka fullt EU-medlemskap:* Sveriges Redareförening har inga invändningar mot utvidgandet av reglerna för den inre marknaden om Kommissionens avsikt med detta är att vidga marknadstillträdet och införa fullständig konkurrensneutralitet. Föreningen har, som angivits tidigare i detta yttrande, betänkligheter när det gäller Kommissionens ambition att uppnå fullt EU-medlemskap i t ex IMO. Konsekvenserna för t ex Sverige behöver utredas.
 - *Fortlöpande använda multilaterala och bilaterala skikt för att hantera frågan om terrorism med strategiska parter, främst USA. Samarbeta för att göra gemensamma bedömningar av hotbilder, utbilda tredje länders officerare, motverka piratangrepp mm:* Sveriges Redareförening anser att detta är en viktig ambition, men arbetet bör styras från IMO. När det gäller piratangreppen, inte minst de som för närvarande sker med utgångspunkt från Somalia, anser Sveriges Redareförening att ambitionen bör vara att:
 - Verka för att uppnå långsiktig politisk stabilitet i området.
 - Inrätta en Kustbevakning längs den afrikanska kuststräcka där piraterna har sina visten.
 - Inrätta internationella domstolar (tribunaler) där pirater kan lagföras.
 - Om fartyg för sitt eget skydd tvingas bemannas med beväpnad personal för att hindra piratangrepp skall detta ske enligt riktlinjer som beslutats av IMO och sanktionerats av flaggstaten.
 - Om militära enheter anlitas för piratbekämpning skall detta sanktioneras av FN:s säkerhetsråd.
 - I övrigt följa riktlinjerna i BMP³ i anslutning till piratbekämpning.
 - *Samarbeta med partnererna i Medelhavsområdet när det gäller genomförandet av en sjöfartsstrategi för Medelhavet för att förbättra sjöfartssäkerheten och övervakningen:* Sveriges Redareförening har inga ytterligare synpunkter på detta.
 - *Vidta lämpliga åtgärder för att avskaffa de undantag som beviljas för linjesjöfartskonferenser som hålls utanför EU:* Det är Sveriges Redareförenings uppfattning att detta är en fråga som skall hanteras på internationell nivå, lämpligen inom FN-systemet där UNCTAD sannolikt är den organisation som har relevant kompetens.

³ Best Management Practice

I tillägg till ovanstående vill Sveriges Redareförening framhålla följande:

- Sveriges Redareförenings uppfattning om farledsavgifterna är bekant sedan tidigare. De svenska farledsavgifterna är unika och konkurrenssnedvridande. Farledsavgifterna späder på det avståndshandikapp som den svenska industrin har till sina marknader.
- Sveriges Redareförenings syn på svavelfrågan är oförändrad. De beslut som fattats internationellt får mycket stora negativa konsekvenser för särskilt den svenska närsjöfarten genom det SECA som inrättas från 2015. Konkurrenssnedvridningen såväl för sjöfarten som för svensk basindustri blir kraftig och den späder på den redan besvärande situationen med farledsavgifterna

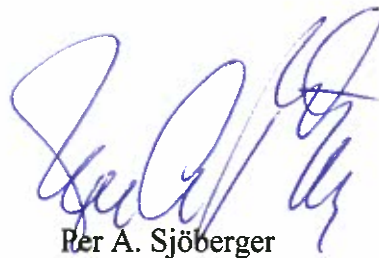
3. Avslutning

Sveriges Redareförening uppskattar att Kommissionen uppmärksammar transporternas grundläggande roll i den europeiska ekonomin och att det är viktigt att människors och industriers behov av mobilitet och godsflöden tillmötesgås. Det är Sveriges Redareförenings förhoppning att den svenska regeringen till Kommissionen vidarebefordrar de synpunkter som framförts i detta yttrande.

Göteborg som ovan
SVERIGES REDAREFÖRENING



Håkan Friberg



Per A. Sjöberger