



Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## **Remissvar om meddelandet från kommissionen till rådet, Europaparlamentet m.fl. angående Godslogistik i Europa - nyckeln till hållbar rörlighet**

Sjöfartsverket har tagit del av meddelandet och har följande synpunkter.

Verket vill framhålla att meddelandet lägger en god grund för det fortsatta arbetet med en gemensam hantering av frågan om optimering av godslogistiken för att uppnå ett effektivare och hållbart transportsystem.

Sjöfartsverket ser positivt på framtagandet av den handlingsplan som enligt meddelandet ska arbetas fram under 2007. Handlingsplanen borde dock enligt verkets mening föregås av en kartläggning av befintliga konkreta logistikproblem och en strategi för hur dessa ska hanteras. Ett system för statistik och indikatorer inom området bör också tas fram så att effekterna av handlingsplanen kan mätas och följas upp samt säkerställa att förändringar i logistiksystemen kan fångas upp och vid behov initiera ändringar i handlingsplanen efter genomförda konsekvensanalyser.

I sammanhanget bör hamnarnas roll framhållas som viktiga noder i ett sammanhållet logistiskt system och då särskilt för den för svensk ekonomi så viktiga utrikeshandeln. Hamnen kan i likhet med lastbilsterminaler samt rangerbangårdar och kombiterminaler ses som omlastningsterminaler där multimodalt gods omlastas mellan transportslagen. Det är i dessa omlastningsnoder den största effektivitetsvinsten kan uppnås genom en förenklad pappershantering och en ökad fyllnadsgrad per fordon/fartyg. För att uppnå detta krävs införandet av ett transportdokument för hela transporten oavsett inblandade transportslag samt för transportslagen gemensamma lastbärare, meddelandestandarder och kommunikationsplattformar. Även möjligheten till spårning av gods genom t.ex. AIS för sjöfarten och anpassning av tidtabeller mellan transportslagen är ytterligare viktiga förutsättningar för en snabbare godshantering.

Datum  
2006-11-07

Vår beteckning  
0403-06-02836

Kommissionen har i sitt meddelande om logistik, liksom i en rad nyligen antagna policydokument, lyft fram konceptet "Common European Maritime Space". Kommissionen konstaterar t.ex. i sin halvtidsöversyn av vitboken att EU idag saknar en "seamless internal shipping market" och som exempel anges att en sjöburen transport från ett medlemsland till ett annat behandlas som tredjelandstransport på grund av det internationella regelverket. Att underlätta utvecklingen av närsjöfarten genom förenklingar i regelverket är mycket vällovt, men om avsikten är att föreslå ändringar i UNCLOS måste man gå varligt fram. I första hand måste EU-interna lösningar studeras såsom eventuella ändringar i tullagstiftning etc.

Ett annat angeläget område är utbyggnad av infrastrukturen i syfte att bygga bort så kallade flaskhalsar som saktar ner transporter på viktiga godsstråk. Här kan påpekas att logistiksystem inte är statiska, exempelvis växlar lagerhanteringen beroende på bl.a. konjunkturen mellan lokal, regional, nationell och global lagerhantering där denna ställer olika krav på infrastrukturen och de olika transportslagen. En satsning på infrastrukturen bör således göras där de stora godsströmmarna även i en framtid kan förväntas transporteras.

Sjöfarten är en internationell bransch där så långt möjligt gemensamma internationella regler bör eftersträvas och där särregler inom EU som kan ha en hämmande inverkan på konkurrenssituationen mot icke EU-registrerat tonnage måste undvikas.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av tfj generaldirektören Jan-Peter Elf, har deltagit chefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin och avdelningsdirektören Thomas Ljungström, föredragande.



Jan-Peter Elf



Thomas Ljungström