



Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar om EU-kommissionens meddelande om handlingsplan för godstransportlogistik – Freight Transport Logistics Action Plan

Sjöfartsverket har tagit del av meddelandet och har följande synpunkter.

Handlingsplanen om godstransportlogistik är en i raden av policyinitiativ från EU-kommissionens sida som bland annat syftar till att säkerställa hållbar och konkurrenskraftig rörlighet i Europa. Handlingsplanen bygger på ett tidigare meddelande från Kommissionen juni 2006, vilken åtföljdes av en öppen konsultation med intressenterna.

Handlingsplanen innefattar frågor av såväl övergripande natur som rena detaljfrågor. Föreliggande remissvar behandlar dock frågorna i ett mer övergripande sammanhang.

Generella synpunkter på handlingsplanen

Handlingsplanen är ambitiös och innehåller ett stort antal aktiviteter som på kort- och medellång sikt ska bidra till ett effektivare och hållbart godstransportsystem i Europa och säkra Europas konkurrenskraft.

Sjöfartsverkets grundinställning till kommissionens handlingsplan är positiv. Samhällets transportbehov är styrande för transportsystemets utveckling och myndigheternas roll är i huvudsak att skapa förutsättningar för transportsystemets utveckling. Det är därför glädjande att i handlingsplanen se en vilja till samverkan med industrin och intressenterna.

Det är också positivt att notera kommissionens strävan att knyta de olika trafikslagen närmare varandra och bidra till effektivare intermodalitet, även om fokus hos kommissionen numera tenderar att handla om "co-modality".

Datum
2007-11-07

Vår beteckning
0403-07-03245

Det är viktigt att sjöfartens intressen bevakas vid utvecklandet av planen. Sjöfartsverket anser att det skulle vara olyckligt om enbart landtransporternas befintliga system skulle utgöra utgångspunkten då transportslagsövergripande system ska utvecklas. Det skulle vara negativt om allt blev nytt inom sjöfarten och dessutom skulle en hel del väl fungerande och etablerade system gå till spillo.

Även om många aktiviteter och åtgärdsområden är relativt oprecist beskrivna i handlingsplanen så finns ändå en ambitionsnivå genom att aktiviteterna är tidsatta. Vissa aktiviteter syftar också till att i samverkan med intressenterna ta fram mer detaljerade förslag och handlingsplaner.

Tidsmässigt ligger fokus på aktiviteter under 2008-2010, vilket gör att godstransportlogistik med all sannolikhet kommer att kräva åtgärder av det svenska ordförandeskapet höstterminen 2009.

För att stimulera genomförandet av handlingsprogrammet förutsätter Sjöfartsverket att kommissionen öppnar för viss medfinansiering från EU:s sida.

e-frakt and Intelligent transport system (ITS)

Behovet av förenklade administrativa procedurer är ett område som fått stort fokus under senare år. Skilda rapporteringsrutiner, regelverk etc. för de olika transportslagen har inte främjat ökad intermodalitet och ligger inte i linje med politikens strävan att förenkla för näringslivet. Det finns inte minst inom sjöfarten ett behov av att minska den administrativa bördan och rapporteringskraven för sjöfartsnäringen genom så kallade "single windows" eller "one-stop-administrative-shops". Många initiativ tas också inom detta område.

Ett intressant exempel som är värt att lyfta fram är det samarbete som sker i Sverige mellan Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Tullen och som syftar till att skapa en gemensam rapporteringsportal för näringen, så att fartyg och gods bara behöver rapporteras en gång på ett ställe, inte som hittills till olika myndigheter. Satsningen är en del i ett EU-finansierat sjömotorvägsprojekt, "Master Plan Studies for Development of Information Motorways of the Baltic Sea" där alla EU:s medlemsstater runt Östersjön deltar i olika grad. I förlängningen finns tankar om att också hamnarna kan komma med i portalen, vilket ytterligare skulle effektivisera informationshanteringen för sjöfarten. I detta sammanhang är de frågor om robusthet, systemsäkerhet etc. av högsta betydelse, särskilt om det handlar om kommersiell information. Detta tar kommissionen också upp som en aktivitet i handlingsplanen, vilket är bra.

Datum
2007-11-07

Vår beteckning
0403-07-03245

Sjöfartsverket anser att det är viktigt att begreppen "e-freight" och "e-maritime" utvecklas så att de inte blir ologiska i förhållande till det pågående internationella arbetet med "e-navigation".

Hållbar kvalitet och effektivitet

Att arbeta för att ta bort flaskhalsar och bidra med att sprida goda exempel är något som kommissionen, medlemsstaternas "focal points" för Europasjöfart och intresseorganisationerna gjort under flera år och som gett positiva resultat. Sjöfartsverket ser positivt på möjligheterna att nå resultat också inom godstransportlogistikområdet.

Att säkerställa tillgången till välutbildad personal och bidra till det livslånga lärandet är en utmaning för de flesta organisationer inom transportsektorn. Samverkan behövs mellan myndigheter och näringsliv, intresset för transporter och logistik måste öka. I sammanhanget tycker Sjöfartsverket att det är värt att sträva efter att få fler kvinnor till sektorn samt att öka mångfalden.

Kommissionen föreslår, liksom man också gjort i meddelandet om sjömotorvägarna från oktober 2007, att ett antal indikatorer för att mäta effektivitet i logistikkedjan tas fram. Sjöfartsverket anser att indikatorer och effektivitetsmätningar mycket väl kan vara ett sätt att driva fram ökad effektivitet och produktivitet inom godstransportlogistikområdet, men anser samtidigt att enkelhet i både indikatorerna och mätningarna är en förutsättning för att nå framgång. Det får inte vara för komplicerat.

De Short Sea Promotion Centres (SPC) som finns etablerade sedan ett antal år föreslår kommissionen ska utvidga sin verksamhet till att täcka in hela godstransportlogistikområdet. Det finns enligt Sjöfartsverkets mening en poäng i att inte skapa nya aktörer och fora, utan att bygga på vad som redan finns. Samtidigt anser Sjöfartsverket att detta i första hand en fråga för SPC och deras EU-nätverk att i samverkan med kommissionen ta ställning till.

Förenklingar i transportkedjan

Sjöfartsverket har ovan poängterat behovet av förenklingar i administrativa procedurer för transportsektorn. Det förslag till "European Maritime Transport Space without Barriers" som kommissionen presenterat i sin blåbok om en gemensam havspolitik innebär förenklade tullhantering för sjöfart inom EU i syfte att flytta mer gods från vägtransporter till sjöfart och att effektivisera godstransportlogistikkedjan. Förslaget bör stödjas, men det måste samtidigt säkerställas att UNCLOS och andra internationella konventioner inte åsidosätts. Förslaget till tillskapandet av ett gemensamt transportslagsoberoende transportdokument ligger också i linje med denna förenklingstanke, särskilt om det är elektroniskt.

Datum
2007-11-07Vår beteckning
0403-07-03245

Fordonsdimensioner och Europeisk intermodal lastenhet

I Sverige och Finland tillåts större fordon dimensioner än på andra håll i EU. Det finns från sjöfartsnäringen ett stort intresse att tillåta större fordon dimensioner inom EU för att möjliggöra transporter av 45 fotscontainrar samtidigt som gränsöverskridande transporter främjas.

Sjöfartsverket noterar också att kommissionen ännu en gång för fram sitt förslag om en ny Europeisk intermodal lastenhet, något som tidigare inte mött något större intresse från transportbranschen.

"Gröna" godstransportkorridorer

Kommissionen har återigen varit innovativ med att komma fram med nya etiketter, i detta fall "gröna" godstransportkorridorer. Sjöfartsverket anser att kommissionens vilja att främja ett miljömässigt hållbart och energieffektivt transportsystem är såväl intressant som nödvändig. Teknisk utveckling, ekonomiska styrmedel och en effektivare tillsyn av efterlevnaden av existerande regelverk är exempel på medel att nå en minskad miljöbelastning från sjöfarten. Kopplingen till sjömotorvägskonceptet finns här också, vilket Sverige sedan starten aktivt stödjer och deltar i, såväl i Östersjön som i Nordsjön. Det finns också en koppling till den positiva utveckling vi bland annat ser i Sverige när det gäller kombinerad trafik järnväg/sjöfart. Också inom detta område finns skäl att lyfta fram "goda exempel" som kan inspirera och sporra andra.

Att kommissionen vill föra in "gröna" korridorer i TEN-T och Marco Polo kommer enligt Sjöfartsverkets mening att leda till att medfinansiering görs tillgänglig för mer hållbara projekt. Tyvärr är EU:s budget för TEN-T väldigt begränsad. Sjöfartsverket tycker därför att det är önskvärt att EU ökar anslagen till TEN-T, i värsta fall på bekostnad av budgeten för Marco Polo-programmet.

I handläggningen av detta ärende, som beslutats av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit tf chefen för Transportpolitiska enheten Magnus Sundström och avdelningschefen för Sjöfart och Samhälle Maria Gelin, den sistnämnda föredragande.



Jan-Olof Selén



Maria Gelin