



PM 2007 RIII (Dnr 303-139/2007)

Kommissionens grönbok om en havspolitik för EU Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet över kommissionens grönbok om en havspolitik för EU återopas och överlämnas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Kommissionens grönbok har som syfte att skapa en debatt om en möjlig framtida havspolitik för EU. Regeringen har genom Näringslivsdepartementet berett Stockholms stad möjlighet att yttra sig över remissen som också syftar till att utmejsla en svensk ståndpunkt.

Regeringskansliet har i Faktapromemoria 2006/07:FPM17 gjort en förkortad version av grönboken på svenska, vilken bifogas denna promemoria (*bilaga*). Förslaget i sin helhet kan laddas ner från EU:s webbplats, länk: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html.

I grönboken behandlas bland annat transporter, sjöfart, handel, kust- och hamnbaseerade industrier, fiske, vattenbruk, havsforskning, teknikutveckling, turism, miljöskydd och hållbart utnyttjande av marina resurser.

Kommissionen konstaterar att samordningen hittills varit dålig vilket lett till att hänsyn inte tagits till hur helheten påverkas. Ett nytt sätt att utforma och genomföra en politik krävs. Kommissionen framhåller att en sådan politik måste baseras på en strävan att stimulera tillväxt samt fler arbetstillfällen inom EU samtidigt som alla havsrelaterade verksamheter baseras på vad havens ekosystem klarar av. I den senare delen hänvisar kommissionen till den tematiska strategi för den marina miljön, som redan är fastlagd av EU. Enligt denna strategi är målet att uppnå en god status i den marina miljön till 2021.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Hamnar AB och Stockholm Vatten AB. Stockholm Vatten AB har avgett svar i form av kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret stöder kommissionens ambition att samordna medlemsstaternas havspolitik men påpekar samtidigt att uppbyggandet av nya övergripande institutioner inte automatiskt säkerställer att lokal och regional kompetens kring frågor som rör havsrelaterade processer tillvaratas. Framtida lösningar måste ta hänsyn till lokala och regionala förhållanden och olika länders geografiska särart.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden koncentrerar sitt remissvar kring de frågor som avhandlas under rubrik 1: Hållbar utveckling av havsmiljön. Förvaltningen ser ingen anledning att motsätta sig ett dokument som är av så allmän karaktär som den presen-

terade grönboken. Förvaltningen anser dock att en framtida havspolitik måste innehålla konkreta mål och åtgärder som leder till en förbättrad havsmiljö, vilket utgör en allvarlig brist i grönbokens nuvarande innehåll.

Stockholms Hamnar AB:s styrelse anser att det är positivt att EU intensifierar sitt arbete för att åstadkomma en mer integrerad politik för haven runt Europas länder. Bolaget påpekar att idag varierar styrning, administration och policy i betydande grad bland medlemsländerna i dessa frågor. Det finns åtskilligt för medlemsländerna att lära av varandra samtidigt som det är viktigt att ett gemensamt policy- och handlingsprogram för en hållbar havspolitik utformas i EU. Bolaget lämnar flera förslag på områden där EU aktivt bör verka för förändring.

Stockholm Vatten AB anser i kontorsyttrande att en policy där havsfrågorna får större tyngd är bra, men att detta inte får medföra att de lokala perspektiven minskar i betydelse. Policyn måste stärka det arbete som redan sker i Östersjön och Helcom bör få ett tydligt inflytande i den vidare implementeringsprocessen.

Mina synpunkter

Jag instämmer med remissinstanserna i staden att det är positivt att EU intensifierar sitt arbete för att åstadkomma en mer integrerad politik för haven runt Europas länder. Idag varierar styrning, administration och policy i betydande grad bland medlemsländerna. Samtidigt är sjöfart och handel av grundläggande betydelse för EU:s handel och näringsliv, då nära 90 procent av EU:s externa handel och drygt 40 procent av den interna handeln sker med sjöfart. Sjöfarten har framtiden för sig eftersom energiåtgången per transporterat ton gods sjövägen bidrar till betydande energibesparingar. Sjöfarten verkar på en global marknad och konkurrensen är hård både mellan rederier, hamnar och olika transportslag. Idag skiljer sig konkurrensförutsättningarna inom EU, eftersom skatter och avgifter på transporter varierar mellan de olika medlemsländerna.

En integrerad havspolitik skulle förbättra förutsättningarna för ett mer effektivt miljöarbete och grönboken avhandlar frågor om en hållbar utveckling av havsmiljön. Det saknas emellertid förslag på konkreta åtgärder och mål på hur detta skall åstadkommas. Stockholms hamnar har sedan 1995 tillämpat differentierade hamnavgifter med goda resultat både i form av reducerade svavel- och kvävedioxidutsläpp och ett kraftigt ökat antal dubbelskroviga tankfartyg. Inom ramarna för en integrerad havspolitik är det viktigt att EU verkar för att miljödifferentierade fartygshamnavgifter införs i alla hamnar och att samtliga oljetankfartyg i Östersjön skall vara modernt utrustade och ha dubbelskrov. Genom att införa ett enhetligt system för avfallssortering för den europeiska sjöfarten skulle mängden avfall till deponi kunna minskas radikalt. Vidare är det viktigt att EU verkar för att fartygen använder de mottagningsanläggningar som finns för svart- och gråvatten i hamnarna. Detta gäller särskilt för sjöfarten i Östersjön, som i egenskap av innanhav är extra känsligt. En utveckling av satellitidentifiering av fartyg kombinerat med en bättre integrering av intilliggande länders bevakningssystem skulle främja sjösäkerheten. Därför bör EU initiera en utveckling av ett gemensamt system för bevakning av sjöfartstrafiken.

I utformandet av mer konkreta mål och åtgärder är det också viktigt att kommissionen tar hänsyn till de faktiska geografiska skillnader som råder mellan Östersjön, Nordsjön, Atlanten och Medelhavet. Problemen är delvis olika i olika havsområden, vilket kan kräva olika åtgärder.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen från Näringsdepartementet över kommissionens grönbok om en havspolitik för EU åberopas och överlämnas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 12 april 2007

ULLA HAMILTON

Bilaga

Regeringskansliets Faktapromemoria 2006/07:FPM17

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Miljöperspektivet kommissionens grönbok om havspolitik är för svagt, delvis som en konsekvens av stort inflytande från att olika näringar. För att stärka miljöperspektivet krävs konkreta åtgärder knutna till tydliga mål. Ett minimum är en starkare koppling till kommissionens havsmiljöstrategi.

ÄRENDET

EU-kommissionen presenterade 2006 en grönbok som syftar till att skapa debatt om en framtida havspolitik för EU. Kommissionen har uppmanat alla berörda organisationer och myndigheter att yttra sig om de frågor som behandlas i grönboken. Konsultationsperioden sträcker sig till 30 juni 2007. Regeringskansliet har i Faktapromemoria 2006/07:FPM17 gjort en förkortad version av grönboken på svenska, vilken bifogas denna promemoria (*bilaga*). Förslaget i sin helhet kan laddas ner från EU:s webbplats, länk: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_en.html.

Grönboken tar upp ett stort antal politikområden med påverkan på havsmiljön. Kommissionen konstaterar att samordningen hittills varit dålig vilket har lett till att hänsyn inte tagits till hur helheten påverkas. Ett nytt sätt att utforma och genomföra en politik krävs. Kommissionen menar att en sådan politik måste baseras på en strävan att stimulera tillväxt samt fler arbetstillfällen inom EU samtidigt som alla havsrelaterade verksamheter baseras på vad havens ekosystem klarar av. I den senare delen hänvisar kommissionen till den tematiska strategi för den marina miljön som redan är fastlagd av EU. Enligt denna strategi är målet att uppnå en god status i den marina miljön till 2021.

I grönboken behandlas bland annat transporter, sjöfart, handel, kust- och hamnbaserade industrier, fiske, vattenbruk, havsforskning, teknikutveckling, turism, miljöskydd och hållbart utnyttjande av marina resurser.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms Hamnar AB och Stockholm Vatten AB. Stockholm Vatten AB har avgivit svar i form av kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 13 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Kommissionens grönbok är främst ett diskussionsunderlag och innehåller relativt få konkreta förslag. Förslagen har inverkan på nationell lagstiftning, men i mindre eller ingen utsträckning påverkan på stadens verksamhet eller organisation.

Grönboken identifierar behov av ytterligare institutionella lösningar för ökad observation och datainsamling, samtidigt som man vill undersöka om ytterligare insatser på gemenskapsnivå är motiverade kring integrerade förvaltningssystem. Kontoret vill erinra om att uppbyggandet av nya övergripande institutioner inte automatiskt säkerställer att lokal och regional kompetens kring frågor som rör havsrelaterade processer tillvaratas. Framtida lösningar måste ta hänsyn till lokala och regionala förhållanden och olika länders geografiska särart.

Kontoret stöder kommissionens ambition att samordna medlemsstaternas havspolitik, en samordning som vilar på Lissabon processens syfte att stimulera tillväxt samtidigt som havsrelaterade aktiviteter baserar sig på vad havens ekosystem klarar av.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars 2007 att överlämna och återopa förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 6 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen fokuserar i detta remissvar främst på frågor som avhandlas under rubrik 1: hållbar utveckling av havsmiljön. Förvaltningen ser inledningsvis ingen anledning att motsätta sig ett dokument som är av så allmän karaktär som den presenterade grönboken. Förvaltningen anser dock att en framtida havspolitik måste innehålla konkreta mål och åtgärder som leder till en förbättrad havsmiljö, vilket utgör en allvarlig brist i grönbokens nuvarande innehåll. Havsmiljöns tillstånd utgör ett tydligt exempel på intressekonflikter mellan olika politikområden inom EU, vilket leder till en ej uthållig utveckling. Förvaltningen vill framhålla att det är väsentligt att en samlad havspolitik för EU tar hänsyn till de geografiska skillnader som råder mellan Östersjön, Nordsjön, Atlanten och Medelhavet. Problemen är delvis olika i olika havsområden vilket kan kräva olika åtgärder. Verksamheter på land bör också ingå eftersom dessa har effekter i havsmiljön, exempelvis näringsläckage som orsakar övergödning och algblomningar samt den omfattande kemikalieanvändningen.

Förvaltningen är positiv till att ytterligare utveckla gemensamma EU-regler, krav och riktlinjer på havsmiljöns område. Detta är aktuellt exempelvis beträffande differentierade hamnavgifter, krav på lågsvavligt bränsle, dubbla fartygsskrov, giftfria bottenfärger och förbud mot användning av vissa kemikalier. Enhetliga skatteregler som gynnar miljöanpassade produkter, exempelvis alkylatbensin till båtmotorer, är också önskvärda. Förvaltningen vill samtidigt framhålla betydelsen av ett förebyggande arbete när det gäller vattenkvalitet och havsmiljö. Många föroreningskällor är landbaserade, småskaliga och diffusa, vilket ofta kräver lokala åtgärder som lösning på problemen.

Det svenska miljö kvalitetsmålet *Gifrfri miljö* har nyligen kompletterats med målet att ”All fisk i Sveriges hav, sjöar och vattendrag är tjänlig som människoföda med avseende på innehållet av naturfrämmande ämnen” inom en generation. Motsvarande mål bör formuleras på EU-nivå.

Förvaltningen vill framhålla att ett framgångsrikt arbetssätt är att skapa nätverk för kunskaps- och informationsutbyte, exempelvis inom ramen för EU-finansierade projekt. Ett exempel på ett sådant pågående arbete är Interreg IIIA-projektet ”Skärgårdsmiljö” där Miljöförvaltningen medverkat i den del som avser fritidsbåtarnas miljöpåverkan (redovisas för MHN 2007-03-22, dnr 2004-006964-206). Projektet har bidragit till ett förbättrat samarbete mellan myndigheter, branschorganisationer, ideella organisationer och experter.

Förvaltningen vill också lyfta fram behovet av en samlad miljöövervakning, som följer utvecklingen i havsmiljön både på lokal, regional, nationell och internationell nivå. För att miljöövervakningen ska bli ett verktyg för att identifiera åtgärder mot de observerade miljöproblemen behövs en övervakning nära källorna. Detta ger underlag för effektiva åtgärder liksom för uppföljning och utvärdering av genomförda åtgärder, vilket ger möjlighet att välja kostnadseffektiva lösningar. En samordnad miljöövervakning på EU-nivå vore därför värdefull. Ett annat område där ökad samordning krävs är inom markanvändning och fysisk planering där gemensamma kriterier för bedömning av miljökonsekvenser av exploateringsföretag vore önskvärda. Marina reservat bör uppmuntras, möjlighet till ersättning till verksamhetsutövare för intrång i pågående näringsutövning borde kunna finansieras helt eller delvis med EU-medel.

Styrelsen för Stockholms Hamnar AB

Styrelsen för Stockholms Hamnar beslutade vid sitt sammanträde den 6 mars 2007 att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande med den av Ulla Hamilton m.fl. föreslagna korrigeringen.

Ulla Hamilton Andrea Femrell, Carl Erik Hedlund, Anders Hellström och Inge-Britt Lundin yrkade att styrelsen skulle besluta
att i huvudsak godkänna VD:s förslag till beslut samt

att därutöver anför följande

Vi delar i huvudsak hamnens förslag till svar på remiss men anser att synpunkterna på utformandet av andra medlemsländers skatte- och avgiftspolitik bör begränsas varför formuleringen 'Stockholms Hamn AB anser att EU bör verka för att skatter och avgifter i medlemsländerna och mellan olika transportslag utformas på ett konkurrensneutralt sätt' bör ersättas med 'Stockholms Hamn AB förordar konkurrensneutralitet inom EU när det gäller skatter och avgifter inom transportområdet'.

Stockholm Hamnar AB:s tjänsteutlåtande daterat den 6 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Det är positivt att EU intensifierar sitt arbete för att åstadkomma en mer integrerad politik för haven runt Europas länder. Idag varierar styrning, administration och policy i betydande grad bland medlemsländerna i dessa frågor. Det finns åtskilligt för medlemsländerna att lära av varandra samtidigt som det är viktigt att ett gemensamt policy- och handlingsprogram för en hållbar havspolitik utformas i EU.

Sjöfart och hamnar är av grundläggande betydelse för EU:s handel och näringsliv. Cirka 90 procent av EU:s externa handel och drygt 40 procent av EU:s interna handel sker med sjöfart. Även sjöfartens betydelse för turism, sysselsättning och en bättre miljö är av stor vikt, vilket också redovisas i grönboken om en framtida havspolitik för EU.

EUs arbete för ökad närsjöfart

Inom EU pågår ett arbete för att minska miljöbelastningen, trängselproblemen, energikonsumtionen och olyckstalen i transportsystemen. Om inga åtgärder vidtas beräknas att gods-transporterna med lastbil kommer att öka med hela 60 procent fram till år 2013. Det kommer negativt att påverka bland annat utsläppen av växthusgaser.

Den relativt låga energiåtgången per transporterat ton gods sjövägen bidrar också till betydande energibesparingar. Den omfattande miljöbelastning som tunga och långväga lastbilstransporter utgör kan minskas med ökad närsjöfart, trafik på inre vattenvägar och fler järnvägstransporter. Bland Östersjöländerna pågår flera så kallade "Motorways of the Sea projekt" (MOS), varav Stockholms Hamnar och Norvikudden ingår i ett av dessa. Medel finns idag avsatta inom EU för bland annat sådana investeringar som leder till ny linjetrafik för lastfartyg och färjor mellan Östersjöländerna.

Stockholms Hamn AB anser att det är viktigt att EU med ekonomiska styrmedel och ändamålsenligt regelverk stimulerar en överföring av godstransporter från vägtrafiken till närsjöfart, inre vattenvägar och järnväg.

Hamnarna och den globaliserade världsekonomin

Sjöfarten verkar på en global marknad och konkurrensen är hård både mellan rederier, hamnar och olika transportslag. Det är viktigt att regleringar, skatter och avgifter för sjöfarten inom EU utformas på ett likvärdigt och konkurrensneutralt sätt. Så är dock inte fallet idag. Avgifter och skatter varierar mellan olika länder och sjöfarten är det enda transportslag som finansierar sin egen infrastruktur. Skall sjöfarten och hamnarna kunna få en ökad relativ betydelse i den globala handeln måste konkurrensneutralitet mellan länderna inom EU åstadkommas, samt en mer rättvis fördelning av samhällets verkliga kostnader för de olika transportslagen åstadkommas.

Stockholms Hamn AB förordar konkurrensneutralitet inom EU när det gäller skatter och avgifter inom transportområdet

Behovet av strategisk och långsiktig infrastrukturplanering

Det är angeläget att som redovisas i Grönboken upprätta ett omfattande system för utvecklingsplanering för Europas kustvatten. Idag bor närmare hälften av EU:s befolkning utefter eller invid kusterna till haven. På många håll i kustlandskapen råder konflikt inom stadsplaneringen där bostadsförsörjningskrav ibland står mot samhällets krav på effektiva transportsystem och logistiklösningar för varuförsörjning. Ofta finns en förståelse för behovet av fungerande persontransporter i storstadsregionerna medan däremot varuförsörjningens behov och krav på infrastruktur ofta är bristfällig hos allmänhet och beslutsfattare. Här har EU, medlemsländer och kommuner ett stort ansvar att i sina utvecklingsplaner tillse att behovet

av bland annat hamn- och terminalkapacitet tillgodoses, inte minst invid stora befolkningscentra.

Stockholms Hamn AB anser att EU bör verka för att medlemsländer och kommuner i sina utvecklings- och översiktsplaner prioriterar kapacitet för godshantering och varuförsörjning av sina växande befolkningar.

EUs ansvar för en mer miljövänlig sjöfart

Inom Stockholms Hamnar tillämpas miljödifferentierade fartygshamnavgifter för att med ekonomiska incitament stödja och uppmuntra rederierna till att själva verka för en minskad miljöpåverkan. Detta innebär i korthet att de fartyg som använder bunkerolja med för hög svavelhalt måste betala en tilläggsavgift och de fartyg som genom olika åtgärder reducerat kväveemissionen medges en reduktion av fartygshamnavgiften. På så sätt uppmuntrar Stockholms hamnar rederierna att minska fartygens utsläpp av svavel- och kväveoxider. Arbetet har resulterat i att kväveoxidemissionerna från linjetrafiken minskat med 40 procent mellan åren 1995 och 2006. Under samma tid har svavelemissionerna minskat med 60 procent. Drygt 90 procent av alla anlöp i linjetrafiken till Stockholm sker med fartyg som uppfyller ett eller flera av villkoren med reduktion av emissioner. Dessa incitament främjar till att reducera utsläppen till luft i ett regionalt och globalt perspektiv. Detta är något som Stockholms hamnar ser som en långsiktig och hållbar åtgärd.

Som ett komplement finns även el-anslutningar för en del av den reguljära trafiken, detta reducerar ytterligare utsläppen lokalt.

Inom Stockholms hamnar finns särskilda fasta mottagningsanläggningar för svart- och gråvatten. Inom skärgårdstrafiken har vissa av bolagen en egen anläggning alternativt anlitas tankbil för mottagning av svart- och gråvatten. Svartvatten är avloppsvatten från toaletter och grovkök. Gråvatten är avloppsvatten från handtvätt och disk. Idag råder inget tvång för fartyg att nyttja de mottagningsanläggningar som finns i hamnarna för detta avloppsvatten vilket gör att många fartyg släpper ut både grå- och svartvatten direkt i haven, även i det känsliga innanhavet Östersjön.

Ett enhetligt system för avfallssortering bör utvecklas så att sjöfarten med säkerhet kan avlämna samma avfallsfraktioner i samtliga hamnar inom EU. Detta är en viktig förutsättning för att en fungerande källsortering skall åstadkommas för den europeiska sjöfarten.

Cirka 90% av de tankfartyg som idag går genom Stockholms skärgård till oljehamnarna Louden och Bergs oljehamn i Nacka är moderna med dubbelbotten/skrov för en hög säkerhet. I södra Östersjön pågår dock en omfattande tankbåtstrafik med olja från Ryssland där en stor del av fartygen inte har den högsta säkerhetsstandarden.

Mot bakgrund av att Östersjön är ett särskilt känsligt innanhav och en större tankbåtsolycka skulle få mycket allvarliga konsekvenser, är det av stor betydelse att EU intensifierar sitt arbete med att få berörda länder, transportörer och varuägare att övergå till moderna tankfartyg med dubbelskrov i dessa farleder. Även en utveckling av en satellitidentifiering av fartyg och sjöfart, med en bättre integrering av EU-ländernas och intilliggande länders bevakningssystem, är viktigt för en ökad sjösäkerhet. Av stor betydelse är också att nödlägesberedskapen och samarbetet mellan myndigheter på detta område får en hög prioritering.

Stockholms Hamn AB anser att:

- EU bör verka för att alla hamnar i EU skall införa miljödifferentierade fartygshamnavgifter

- EU bör verka för att samtliga fartyg, initialt fartyg i linjefartyg, skall använda de mottagningsanläggningar som finns för svart- och gråvatten i hamnarna.

- EU bör verka för att ett enhetligt system för avfallssortering införs för den europeiska sjöfarten

- ett gemensamt system inom EU bör utvecklas för bevakning av sjöfartstrafiken på haven samt att EU bör verka för att samtliga oljetankfartyg i Östersjön skall vara modernt utrustade och ha dubbelskrov.

Utvecklad färje- och kryssningsverksamhet för ökad turism

Europas vackra och unika kustmiljöer är ett av de främsta skälen till att denna världsdel fortfarande är den mest populära turistregionen i världen. Skall Europa fortsätta att upprätthålla denna ställning krävs att en fungerande och uthållig miljöstrategi finns för Europas kuster, öar och hav. Det är därför positivt att kommissionen nu förbereder en Europeisk Agenda 21 för en hållbar Europeisk turism.

Färje- och kryssningsverksamheten är en omfattande och växande bransch. Idag utgör till

exempel Stockholms hamnar Östersjöns största hamn avseende antalet färje- och kryssningsresenärer. År 2006 var antalet passagerare drygt 11.3 miljoner. Den sjöfartsanknutna turismen utgör en national-ekonomisk viktig inkomstkälla för många länder och städer. Det är här viktigt att länderna utvecklar attraktioner i storstadsområdena men också på öar, i skärgårdar och vid platser längre från kusterna. Färje- och kryssningsturismen utgör ett miljömässigt uthålligt sätt att resa på som turist, jämfört med till exempel turistresande med flyg. Potentialen för ökad turism med sjöfart i Europa är stor och bör därför framhållas särskilt i EUs framtida havspolitik.

Stockholms Hamn AB anser att EU bör verka för en utvecklad färje- och kryssningsverksamhet inom EU och med närliggande länder.

Stockholm Vatten AB

Stockholm Vattens kontorsyttrande daterat den 5 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

En policy där havsfrågorna får större tyngd genom EU är bra, de lokala perspektiven, vilket för oss betyder Östersjön, får dock inte minska i betydelse. Policyn måste därför stärka det arbete som sker för Östersjön inte minst genom Helcom. Helcom bör därför få ett tydligt inflytande i den vidare implementeringsprocessen.