



Direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

2024-02-28

Dokumentbeteckning

COM(2024) 33

Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/44/EC on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community

Sammanfattning

Kommissionens förslag till ändring av direktivet om harmoniserade flodinformationstjänster på inre vattenvägar (också kallat RIS-direktivet, River Information Services) syftar till att bidra till ökad effektivitet och tillförlitlighet i inlandssjöfarten. Flodinformationstjänster stödjer inlandssjöfarten när det gäller t.ex. farledsinformation och trafikledning. Nuvarande direktiv behöver bara genomföras av medlemsstater med inre vattenvägar som är förbundna med en inre vattenväg i en annan medlemsstat. Det finns inga sådana inre vattenvägar i Sverige. Sverige har därför inte genomfört RIS-direktivet.

Förslaget innebär bland annat att direktivet i fortsättningen i stället ska gälla för medlemsstater som har inre vattenvägar och inlandshamnar som är del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Sverige har både inre vattenvägar och inlandshamnar i det nätet. De omständigheter som ledde fram till bedömningen om att inte genomföra direktivet i Sverige har inte ändrats. Regeringen avser att under förhandlingen arbeta för att det även fortsättningsvis ska finnas en möjlighet att avstå från att genomföra direktivet.

1.1 Ärendets bakgrund

En ändring av RIS-direktivet aviserades i kommissionens meddelande om smart mobilitet från 2020 (Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden, COM/2020/789). Initiativet återfanns därefter i kommissionens åtgärdsplan från 2021 som handlar om att stärka inlandssjöfarten (NAIADES III: Boosting future-proof European inland waterway transport COM/2021/324). Förslaget om en ändring av RIS-direktivet presenterades den 26 januari 2024.

1.2 Förslagets innehåll

Inlandssjöfart (eller inre vattenvägstrafik) är typiskt sett prämtrafik på kanaler, floder och sjöar. Det bedrivs omfattande trafik på europeiska floder som exempelvis Rhen och Donau. Då pråmen eller fartyget inte går ut på öppet hav medför detta att t.ex. fartygets konstruktion kan vara något enklare, kraven på säkerhetsutrustning något lägre och bemanningen något mindre. EU-regelverket om inlandssjöfarten är omfattande och består av ett 20-tal förordningar och direktiv. RIS-direktivet är en av dessa rättsakter.

Flodinformationstjänster enligt RIS-direktivet ska stödja inlandssjöfartens trafikledning och transporter. Det handlar om tjänster och funktioner som antingen är trafikrelaterade (t.ex. farledsinformation, trafikledning, trafikövervakning och stöd vid olyckor) eller transportrelaterade (t.ex. ruttplanering, hantering av gods och fartyg, hanteringen i hamnar och uttag av avgifter). Informationstjänsterna ska bidra till att transporterna blir säkra och effektiva, särskilt vid trafik mellan flera länder, och till att de inre vattenvägarna kan användas i så stor utsträckning som möjligt. RIS-direktivet anger de generella kraven för hur tjänsterna ska införas i medlemsstaterna, inom vilka områden standarder måste tas fram och vilka principer som ska gälla. De faktiska, tekniska riktlinjerna och specifikationerna utvecklas av kommissionen.

Kommissionen har genomfört en utvärdering av lagstiftningen (SWD(2021)0050 final). Den visade att RIS-direktivet har haft en positiv påverkan på harmoniseringen av flodinformationstjänsterna men att det finns utrymme för förbättring när det gäller t.ex. takten i genomförandet. Det övergripande målet med förslaget är därför att tillhandahålla en effektivare ram för användning av tjänsterna och de specifika målen är att säkerställa tillgänglighet till tjänster och harmoniserade standarder, att underlätta integreringen av inlandssjöfarten i den multimodala transportkedjan och att säkerställa större användning och interoperabilitet för digitala lösningar samt ta itu med problem med dataskydd. Konkret handlar det exempelvis om att

en kapten bättre ska kunna planera fartygets resa och att dennes kontakter med hamnar och myndigheter ska underlättas.

Då Sverige tidigare har valt att inte genomföra RIS-direktivet (se 1.3) är det framför allt förslaget om ändrat tillämpningsområde som står i fokus för Sveriges del. Nuvarande direktiv behöver endast genomföras av medlemsstater som har inre vattenvägar som är förbundna med en inre vattenväg i en annan medlemsstat. Några sådana inre vattenvägar finns inte i Sverige. Sverige ansåg inte heller att det fanns något behov av att i sak genomföra direktivet. Förslaget till ändrat tillämpningsområde innebär att direktivet ska genomföras av medlemsstater som har inre vattenvägar och inlandshamnar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). I Sverige återfinns Mälaren med vissa hamnar, Stockholms hamn, Vänern, Göta älv och Göteborgs hamn på TEN-T-kartorna (förordning (EU) nr 1315/2013). Kommissionens förslag innebär alltså att Sverige skulle behöva genomföra direktivet.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

2014 genomfördes de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten i svensk lagstiftning. Sverige har fram tills nu särskilt pekat ut bland annat Vänern, Vättern och Mälaren, farvattnen i och utanför Stockholm, Göteborg, Norrköping och Kalmarsund som inre vattenvägar. Det finns inga inre vattenvägar i Sverige som leder till eller från ett annat land.

Vid det genomförandet valde Sverige att inte genomföra RIS-direktivet som bara behöver genomföras av medlemsstater med inre vattenvägar som är förbundna med en inre vattenväg i en annan medlemsstat. Några sådana inre vattenvägar finns inte i Sverige. I den utredning om EU-regelverket för inlandssjöfart som föregick genomförandet ansåg utredaren att RIS-direktivet har ett uppenbart syfte på att underlätta för fartyg av olika nationaliteter på det kontinentaleuropeiska nätverket av större inre vattenvägar (SOU 2011:4 Genomförande av EU:s regelverk om inre vattenvägar i svensk rätt). Utredningen menade att den trafik som då gick och kommer att gå på de svenska inre vattenvägarna, kommer att vara en blandning av havsgående fartyg och fartyg avsedda för trafik enbart på inre vattenvägar. Trafiken kommer också att vara jämförelsevis begränsad. Det fanns sammanfattningsvis inget skäl, enligt utredningen, att genomföra direktivet i Sverige. Regeringen följde detta, varför direktivet inte genomfördes i Sverige, med stöd av direktivets undantagsregler.

Kommissionens förslag skulle innebära att Sverige är tvunget att genomföra RIS-direktivet. Mot bakgrund av att Sverige redan har olika typer av motsvarande trafikledningssystem på plats så skulle det få oproportionerliga, ekonomiska följder att behöva genomföra RIS-direktivet från grunden mot en relativt liten – om ens någon – nytta.

Kommissionen har presenterat en konsekvensbedömning av förslaget (SWD(2024) 15) i vilken tre olika alternativ har analyserats. Kommissionen gör bedömningen att det valda förslaget inte har någon påverkan på EU:s budget.

De föreslagna ändringarna i direktivet bedöms medföra en viss kostnad för de medlemsstater som har genomfört direktivet. Sverige har, som nämns ovan, inte genomfört direktivet. Om kommissionens förslag om ändrat tillämpningsområde skulle leda till att Sverige måste genomföra direktivet kommer detta påverka den svenska statsbudgeten. Det är i nuläget svårt att bedöma de sammanlagda ekonomiska konsekvenserna av ett genomförande men då det exempelvis rör sig om införandet av olika databaser och organisationsstrukturer (exv. RIS-center) kommer det röra sig om relativt höga kostnader till en uppskattningsvis liten – om ens någon – nytta.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67).

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Nuvarande RIS-direktiv behöver bara genomföras av medlemsstater med inre vattenvägar som är förbundna med en inre vattenväg i en annan medlemsstat. Några sådana inre vattenvägar finns inte i Sverige och 2014 när de grundläggande delarna av EU:s regelverk för inlandssjöfarten genomfördes i svensk lagstiftning valde Sverige att inte genomföra RIS-direktivet. De sammantagna omständigheter som ledde fram till den bedömningen (se 1.3) har inte ändrats. I förslagens skälstexter framhåller också kommissionen att då majoriteten av transporterna inom inlandssjöfarten är internationella bör fokus vara på dessa delar av TEN-T-nätet. Sammanfattningsvis finner regeringen fortsatt inget skäl att genomföra direktivet. Regeringen avser att under förhandlingen arbeta för att det även fortsättningsvis ska finnas en möjlighet att avstå från att genomföra direktivet.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är inte kända.

Förslaget har inte skickats ut på remiss.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslaget är baserat på artikel 91(1) i fördraget om EU:s funktionssätt (ordinarie lagstiftningsförfarande).

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anser att subsidiaritetsprincipen respekteras. Många transporter med inlandssjöfart går mellan länder och en samordning av tjänster inom RIS-direktivet på EU-nivå är nödvändig, menar kommissionen. Sverige har inte genomfört direktivet (se 1.3) men regeringen kan ändå, rent teoretiskt, instämma i den bedömningen när det gäller transporter mellan länder.

När det gäller proportionalitetsprincipen anser kommissionen att även den respekteras. Då Sverige inte har genomfört direktivet är det svårt att bedöma de samlade konsekvenserna för en medlemsstat av kommissionens förslag i det hänseendet. När det gäller det specifika förslaget om ändrat tillämpningsområde för direktivet kan regeringen däremot inte instämma i att proportionalitetsprincipen respekteras. Om förslaget genomförs och Sverige blir tvunget att genomföra RIS-direktivet från grunden skulle detta få oproportionerliga, ekonomiska följder mot en relativt liten – om ens någon – nytta.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Regeringen avser inte att skicka ut förslaget på remiss. Behandlingen av förslaget i rådsarbetsgruppen för sjöfart beräknas påbörjas i februari. Det belgiska ordförandeskapet har uttalat ambitionen att nå en allmän riktlinje.

4.2 Fackuttryck/termer

Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen