

Näringsdepartementet,

103 33 Stockholm

Samt:

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## REMISSYTTRANDE

(N2015/4305/TIF)

Göteborg 2016-03-11

### Remissvar: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

*Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

#### Sammanfattning

Det är med stor förvåning vi noterat att ingen av sjöfartens operatörer är formell remissinstans till detta viktiga beslutsunderlag. Detta trots att flera av slutsatserna i underlaget just är att utnyttja sjöfarten bättre. Detta är tyvärr ganska signifikant för hur sjöfarten har behandlats inom Trafikverket.

Vi noterar med glädje att rapporten noterar att cirka 90 procent av landets export- och importgods transporteras till sjöss, vilket gör sjöfarten till det viktigaste trafikslaget för utrikeshandeln. För vissa varor är sjötransporten det enda möjliga trafikslaget. Vidare delar vi rapportens slutsats att det behövs mer kunskap om sjöfartens förutsättningar att bidra till ett effektivt och robust transportsystem. Detta kräver fortsatt utredning och forskning inom flera sjöfartsrelaterade områden, till exempel för att ta reda på för vilka transportstråk. Vi tror dock att det finns snabba åtgärder som skulle kunna genomföras betydligt snabbare och välkomnad därför det regeringsuppdrag som gavs till Sjöfartsverket och Trafikverket för att ta fram konkreta åtgärder för att flytta gods till sjöfart.

Föreningen Svensk Sjöfart delar utredningen slutsats att sjöfarten måste utnyttjas mer både för att klara samhällets miljöutmaningar men också för att klara kapaciteten i trafiksystemet. Efter år av prat om detta ser nu föreningens medlemmar fram emot att få lite verkstad i detta nu.

## Våra ståndpunkter:

De områden som vi ser som viktigast för att få till en överflyttning till sjöfarten samt även för att utveckla sjöfartens egen miljöutveckling är:

### 1) Målnivåer

Regeringen har uttalat en tydlig ambition att flytta gods till sjöfart både för att sjöfarten är ett miljövänligt trafikslag, men även för att det finns ett stort behov att avlasta järnvägs och vägnätet.

Sjöfarten svarar för drygt en tredjedel av det totala godstransportarbetet i Sverige – 37 procent. Det visar Trafikverkets senaste ”Prognos för godstransporter 2030”. I prognoserna bedöms sjötransporterna växa snabbare än både lastbil som järnväg de närmaste 15 åren. Trafikverket mäter inrikes trafik, inom den svenska gränsen – längs kusten och på Väneren och Mälaren. I prognoserna inkluderas numera alltså även vattenvägen längs kusten i det inrikes transportarbetet.

Sjöfartens andel av det nationella transportarbetet är inte lika positiv. Den har legat konstant på 7 %. Att jämföras med 47 % för Holland, 29 % för Rumänien och 27,5 % för Bulgarien. Med EU:s längsta kuststräcka har vi möjligheter att utveckla ett hållbart transportsystem, där sjöfartens lediga kapacitet kan medge snabba omställningar.

I EU:s vitbok står att 30 % av vägtransporterna över 300 km ska flyttas till järnväg och sjöfart 2030 och till 2050 mer än 50 %. Ett tydligt mål som leder till en bättre övergripande styrning och uppföljning mot faktiska mål än prognoser. Vi föreslår att ett mål fastställs där sjöfartens andel av det totala nationella transportarbetet ska fördubblas till att utgöra 14 procent 2030 och till att utgöra 25 procent år 2050.

### 2) Mer insatser på Forskning- och Utvecklingspengar

Vi har inom sjöfarten visat att vi är duktiga på att växla upp de statliga forskningsmedel som avsätts till sjöfarten. Svensk Sjöfarts medlemmar har själva satsat 100 miljoner på forskningsmedel under 10 år, något som sedan växlats upp ca 3 gånger utöver alla de miljöinsatser de lett till. Svensk sjöfartsnäring har också varit framgångsrika i att gemensamt arbeta och söka EU-bidrag. Det statliga bidrag som möjliggjort detta har växlats upp mångfalt.

Vi noterar att det sker en höjning från dagen 50 miljoner per år i forskningsmedel till 55 miljoner vilket vi är tacksamma för. Detta är dock långt ifrån de 100 miljoner kronor per år som sjöfartens intressenter (privat, akademi och myndigheter) anses behövs för att kunna bedriva bra sjöfartsforskning och stärka sjöfarten i sig men också dess konkurrenskraft mot andra länder och andra trafikslag. Medlemmar i Föreningen Svensk Sjöfart har utfäst att motfinansiera den satsning staten gör på forsknings- och demonstrationsprojekt inom sjöfart.

### **3) En översyn av infrastrukturavgifter för gods**

Sjöfarten betalar in ca 1 miljard i farledsavgifter och betalar därigenom den större delen av sina infrastrukturkostnader. En enkel åtgärd i detta är att likställa vinterväghållning till sjöss med den på väg. Vi ser därför att kostnaderna för isbrytning lyfts av farledsavgifterna.

Vidare bör man se över tröskeeffekter i lots- och farledsavgiftssystemet. Idag finns tydliga tröskeeffekter i lots- och farledsavgiftssystemet både inom det nuvarande och det nya som föreslås av Sjöfartsverket i enlighet med regeringens uppdrag om översyn av detsamma. Det är idag i stort sett inte möjligt för fartyg att bygga en affärsidé på ett antal korta samlastningar av gods i olika hamnar för att sedan gå direkt ner till kontinenten. Sjöfartsverkets rabattsystem gynnar inte denna typ av trafik utan gynnar frekvent trafik på kortare sträckor vilket är nog så viktigt.

Lotsavgifterna leder till att land- och järnvägstrafiken prioriteras före sjöfarten. I det nu liggande förslaget försvinner rabattsystemet för Mälaren och Vänern. Längre landtransporter befaras bli konsekvensen.

Som ex. på tröskeeffekter kan nämnas att det "behövs" 20 containrar per anlöp för ett medelstort fartyg att täcka enbart de direkta kostnaderna av att anlöpa Härnösands hamn. Där utgör statens avgifter (farleds- och lotsavgifter en stor andel). En idé skulle kunna vara att slopa avgiften för anlöp nr 2 och vidare. D.v.s. att avgiften endast tas ut för första hamn så att när- och kustsjöfart kan sammankopplas i bästa möjliga system.

### **4) Satsningar på infrastruktur måste på riktigt följa 4-stegsprincipen**

Vi ser exempel på exempel på att principen inte används som den är tänkt att användas. Några av de senaste är exemplet för en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige mellan Helsingborg-Helsingör där bara alternativen bro och tunnel utreds trots att det idag går en färjelinje där idag som just provar batteridrift med i stort sett nollutsläpp. Det finns fler exempel på att sjöfarten allt som oftast "glöms" bort som alternativ.

### **5) Eco Bonus<sup>1</sup>**

EU kommission har tidigare godkänt enskilda länder att erbjuda ersättning för de lastägare som flyttar över gods från väg till sjöfart. EU kommissionen håller nu på med ett pilotprojekt inom ramen för CEF där denna möjlighet ytterligare utreds.

Sverige bör snarast etablera kontakt med kommissionen med mål att införa ett Eco Bonus system inom denna mandatperiod. En stor fördel med denna typ av lösning är att den direkt ger lastköparna

---

<sup>1</sup> Def. på Eco Bonus. "The overall objective of this Action is to contribute to the further policy development of the MoS. The specific objective is to design a new effective and sustainable incentive Scheme (ECOBONUS) which aims to support intermodal freight transportation via the increase of demand for MoS and is aligned with the framework and new priorities of the TENT-T policy."

ett incitament till att välja rätt och inte bara på pris. Samtidigt får staten i sin tur direkt avlastning av andra väg- och järnvägsnät. En annan fördel är att det är ett av EU godkänt system för att stödja en överflyttning av gods till sjöfart i enlighet med EU:s vitboksmål. En hantering av ett sådant system bör kunna hanteras av Sjöfartsverket, som idag har den fiskala uppgiften att ta ut avgifter från sjöfarten.

## 6) Pilotprojekt

Utformningen av dagens lots- och farledsavgifter i kombination med avgifterna i väg- och järnvägssystemen styr tyvärr idag så att transportköparna fortsätter att efterfråga mer av det som på sikt inte kommer att kunna tillhandahållas. Regeringen har uttalat en tydlig ambition att flytta gods till väg- och järnväg. Fler initiativ under mandatperioden bör nu sättas på plats för att gå från ord till handling. Vi föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att anta en Nationell Kustfartstrategi, i enlighet med norsk modell, som i bred samverkan tar fram konkreta exempel på lämpligt godsstråk där en överflyttning kan ske och där den är lämplig att ske för att avlasta befintlig infrastruktur. Detta bör ske genom faktiska pilotprojekt. Några förslag på sådana kan vara:

- Volymer med skogsprodukter från Norrbotten till kontinenten. Kan man på så sätt "slippa" bygga Norrbottniabanan eller dubbelspår för hela Ostkustbanan?
- Rorofartyg från Tyskland eller Skåne till Mälardalen, slipper man på så sätt att bygga mer motorväg och järnväg genom Skåne?
- Containertrafik från Svenska ostkusten som idag går med tåg till/från Göteborg. Volymerna kan gå med feederfartyg antingen till/från Nordeuropa/kontinenten eller Göteborg/Västkusten. Oavsett omlastningshamn så frigörs järnväg och väg till persontransporter.

## 7) Sjöfarten och klimatet

Medlemmar i Svensk Sjöfart jobbar intensivt med miljöfrågorna och vi har många rederier som ligger i framkant i världen idag i utveckling ex. världens första färja som bunkrar naturgas med LNG ombord, världen första metanoldrivna färja, flera spännande LNG projekt inom tanksjöfarten både på befintlig och nytt tonnage. Detta har bara varit möjligt genom en gemensam satsning inom ramen för Zero Vision Tool som har tagit fram genom ett samarbete mellan rederier, hamnar och marin utrustningsindustri. Viktigt att veta är dock att dessa bara möjliggjorts genom stöd från antingen EU eller staten (Norges NOx-fond). Det har inte hittills varit möjligt att bekosta dessa investeringar utöver regelverken på kommersiell bas. Därutöver finns ett stort behov av att få rabatter i den operativa verksamheten för dessa first movers ex. genom ordentliga rabatter i Sjöfartsverkets farledsavgifter, hamnavgifter m.m. Här ser vi att det är viktigt att staten tar ett visst ansvar även för de som ligger långt före i regelutveckling. Till Zero Vision Tool finns också skapat en universitetsgrupp vars uppgift är att mäta och verifiera den samhällsnytta dessa investeringar genererar. Beräknar som nu gjorts, visar på tydlig positiv samhällsekonomisk effekt. Att aktivt skapa incitamentssystem för denna typ av sjöfart, är en lågt hängande frukt.

Svensk Sjöfarts medlemmar har precis tagit fram en Klimatfärdplan 2050 där vi sätter upp djärva mål för hur vi ska kunna nå en klimatsvart sjöfart. Vi har även som föreningen gått med i regeringens

initiativ Fossilfritt Sverige. Det är en tuff utmaning som vi bara klarar om vi får hjälp av alla relevanta parter. Här er vi med sin helhetssyn spelar en stor roll:

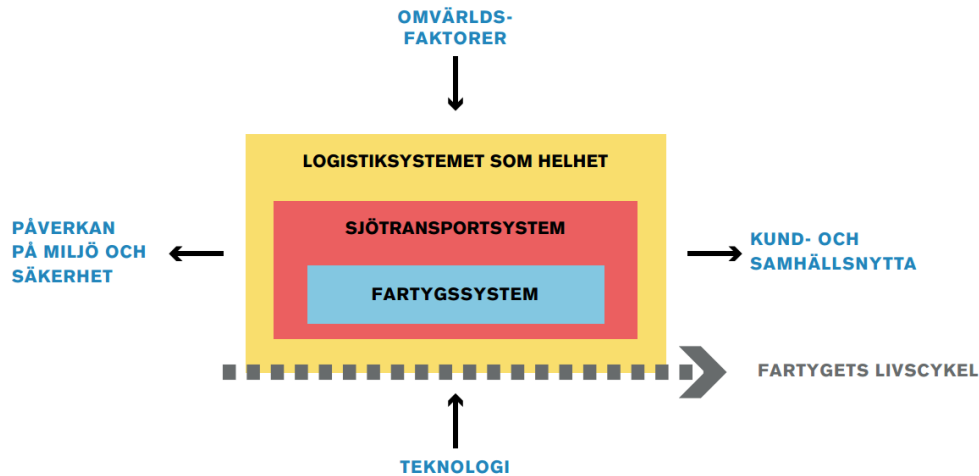


Bild 1. För att sjöfarten ska kunna möta nollvisionen behöver fartygen ses som en del i ett större sjötransportsystem, vilket i sin tur är en del av ett logistiksystem. Enbart nya tekniska forskningsrön eller innovationer kan inte ensamt leda till nollvisionen. För att uppnå nollvisionen krävs ett helhetsgrepp och bred samverkan.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Pia Berglund

VD