

## SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2020-06-24  
Besvaras senast  
2020-07-08

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

### 2019/20:1663 Fjärrzonsrabatter

Enligt uppgifter utreder Sjöfartsverket att slopa den så kallade fjärrzonsrabatten på de statliga farledsavgifterna. Svensk import- och exportindustri upplever i dag konkurrensnackdelar mot övriga världen på grund av de statliga farledsavgifterna. Med fjärrzonsrabatten, för fartyg i översjötrafik, justeras den sneda balansen. Fjärrzonsrabatten är en mycket uppskattad åtgärd för svenskt näringsliv och för rederibranschen och leder till en väsentlig förbättring av konkurrenskraften för Sveriges hamnar.

Särskilt viktigt blir detta för Göteborgs hamn som i dag är den hamn i Sverige som har direktanlöp till Asien inom containersegmentet och direktanlöp till USA med bilfartyg. Karaktäristiskt för fartygen är att de går på slingor enligt en definierad tidtabell, vanligtvis en gång i veckan. Konkurrensen mellan vilka hamnar som ska ingå i en slinga är knivskarp och antalet direktanlöp till och från Göteborgs hamn har varierat över åren med som mest fyra direktanlöp.

Vad som händer vid en slopad fjärrzonsrabatt kan beskrivas i två scenarier. I det ena adderas den tillkommande avgiften direkt på transportköparens pris, vilket leder till att import och export från Sverige blir väsentligt dyrare.

I det andra scenariot väljer rederierna att helt slopa Sverige från sina översjöslingor, och då riskerar transportkostnaderna för svensk industri att mer än fördubblas samtidigt som transfertiden för gods ökar väsentligt samtidigt och leveranssäkerheten minskar.

Därför kommer även effekterna på svenskt näringsliv att bli stora. Flera av Sveriges dominerande exportindustrier kommer att direkt påverkas av en slopad eller reducerad fjärrzonsrabatt.

- Skogsindustrin med sitt tunga gods med lågt transportvärde är beroende av direktanlöp för att hålla konkurrenskraftiga priser i Asien.
- Fordonsindustrin, som bygger sin produktion på insatsvaror från Asien, är mycket känslig för och behöver korta transittider för att upprätthålla sin produktion i Sverige.
- För färdiga fordon är huvudmarknaden i USA, och den logistikkedjan är mycket beroende av en hög anläpsfrekvens för att inte driva upp lager av färdiga bilar.
- Detaljhandeln, som till stora delar direktimporterar från Asien, är också

- känslig för ökad transittid och har en hög priskänslighet.
- Läkemedelsindustrins logistikkedja med transporter i kylcontainrar är också beroende av korta transittider och hög leveranssäkerhet.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Vilka åtgärder ämnar ministern vidta för att Sverige ska fortsätta ha en rimlig avgiftsstruktur för översjötrafik till svenska hamnar?

.....

David Josefsson (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander