Svar på fråga 2018/19:27 av Cecilia Widegren (M)
Kostnadsexplosionen för svensk sjöfart

Cecilia Widegren har frågat mig om jag avser att omgående se över kostnaderna för svensk sjöfart.

Den senaste tiden har vi sett tecken på att de åtgärder som den förra mandatperiodens regering genomförde i syfte att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft har haft effekt. En utveckling som i sin tur även kan bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till sjö.

I våras beslutade regeringen den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–29. Den innehåller mer investeringar i sjöfart än någon tidigare plan, bl.a. kapacitetsåtgärder i farleden i Göteborgs hamn och nya slussar i Trollhättan. I juni 2018 presenterade regeringen en nationell godstransportstrategi, den första i sitt slag. I strategin återfinns flera förslag som på olika sätt tar upp förutsättningarna för sjöfarten att ta andelar från övriga godstransporter men även mer specifikt för att utveckla just sjöfarten. Flera regeringsuppdrag har beslutats i anslutning till strategin. Exempelvis ska Trafikverket få en nationell samordningsfunktion för inrikes sjöfart och närsjöfart som ska jobba för en överflyttning av godstransporter från väg till sjö. En samordnare har nyligen utsetts av Trafikverket. Vidare ska Trafikanalys analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske, där en s.k. omlastningspeng skulle kunna vara ett alternativ. Syftet är att öka incitamenten att välja transportupplägg som inkluderar sjöfart och järnväg. Regeringen har dessutom inrättat ett godstransportråd.

De senaste åren har regeringen jobbat hårt för att vända den negativa trenden vad gäller antalet svenskregistrerade fartyg och bl.a. infört tonnagebeskattning samt genomfört regelförenklingar.

Sammantaget har regeringens insatser, i kombination med branschens eget arbete, resulterat i att vi lyckats vända utflaggningstrenden. Flera rederier har registrerat eller är på väg att registrera fartyg i det svenska registret. Fler svenskregistrerade fartyg ger i sin tur positiva effekter på sysselsättningen, antalet praktikplatser för studenter, kompetensen i branschen och Sveriges förhandlingskraft i internationella organ.

Avslutningsvis vill jag påpeka att Sjöfartsverket är ett affärsverk och finansieras huvudsakligen av farleds- och lotsavgifter. Det är Sjöfartsverket som till stora delar bestämmer avgifternas storlek. Sjöfartsverkets avgiftssystem bidrar till att säkerställa ekonomisk stabilitet i verkets ekonomi. Jag vill också poängtera att det utgår en reducering av lotsavgifterna för sjötrafik som bedrivs på både Vänern och Mälaren.

Stockholm den 5 februari 2019

Tomas Eneroth