

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2021-06-15  
Besvaras senast  
2021-06-23 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

**2020/21:3199 Konkurrenskraftiga villkor för fjärrzonstrafik**

Sjöfartsverket har nu fattat beslut om att stegvis 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, har den sneda balansen justerats. 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 enda 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. 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 och leveranssäkerheten minskar.

För ungefär ett år sedan frågade jag infrastrukturministern vilka åtgärder han avsåg att vidta för att Sverige ska fortsätta att ha en rimlig avgiftsstruktur för fartyg i fjärrzonstrafik. Infrastrukturministern svarade då att det är viktigt att sjöfarten kan behålla sin konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag, inte minst för att en överflyttning av transporter till sjöfarten kan ske, men hänvisade till att avgifterna är Sjöfartsverkets ansvar. Infrastrukturministerns ansvar är dock rimligen att se till att Sverige också fortsatt kan ha konkurrenskraftiga villkor för fjärrzonstrafiken.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Vilka åtgärder ämnar ministern vidta för att Sverige ska fortsätta att ha konkurrenskraftiga villkor för fjärrzonstrafik efter Sjöfartsverkets beslutade avgiftshöjningar?

.....

David Josefsson (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welanders