|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | |
|  |  | |
|  | |  |
|  | Dnr N2017/03859/MRT | |
|  | Dnr N2017/03860/MRT | |

|  |
| --- |
| **Näringsdepartementet** |
| Infrastrukturministern |
|  |
| |  | | --- | |  | |  | |  | |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2016/17:1491 av Cecilia Widegren (M) Utvecklingspotentialen för svensk insjöfart och fråga 2016/17:1492 av Cecilia Widegren (M) Potentialen i insjöfart

Cecilia Widegren har frågat mig dels vilka konkreta åtgärder och förslag jag avser att vidta för att stärka den potential som finns inom sjöfarten i syfte att värna inte bara miljö, utan också arbetsmarknad och tillväxt, där alla delar inkluderas i konsekvensutredningen, så att underlaget blir heltäckande för framtida beslut, dels vilka konkreta åtgärder och förslag jag och regeringen avser att vidta för att göra om och göra rätt så att alla delar som påverkar insjöfartens avgifter blir lika delar i den konsekvensutredning som ska ligga till grund för framtida beslut om avgifter.

Regeringen arbetar för en överflyttning av gods från väg till sjöfart. Sjöfartens infrastruktur har, till skillnad från väg och järnväg, ledig kapacitet som kan avlasta godstransporter på land samtidigt som det är ett relativt energieffektivt trafikslag. Sjöfarten kan bidra till att minska luftutsläppen från transportsektorn som helhet genom att gods flyttas från väg- till sjötransporter. För att få till en ökning av sjöfartens andel av transporterna arbetar regeringen med åtgärder inom flera områden.

I december 2016 återrapporterade Sjöfartsverket det regeringsuppdrag som handlade om att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart. Förslag inom olika områden har lämnats och uppdragsredovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

I rapporten redovisas bl.a. hur olika avgifter spelar en viktig roll vid val av transportupplägg och det konstateras att Sjöfartsverkets avgifter utgör en mindre andel av de totala transportkostnaderna. Det konstateras också i redovisningen att det är endast begränsade farledsområden som kan motiveras ekonomiskt att trafikera.

Regeringens satsning på järnvägsunderhåll främjar även sjöfarten då mycket gods till och från hamnarna går med järnväg. Arbetet med att öka regelefterlevnaden i åkeribranschen främjar också sjöfarten då prisdumpning av lastbilstransporter försvåras.

Arbete pågår med den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportsystemet för åren 2018–2029. Trafikverket ska redovisa ett förslag till ny plan den 31 augusti 2017 och redovisningen ska bl.a. omfatta en tydlig och motiverad beskrivning av vilka åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva för att åstadkomma en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och järnväg.

Trafikanalys har nyligen redovisat sitt regeringsuppdrag om

att utreda förutsättningarna för införande av ett tillfälligt Eco-bonussystem. Grundtanken är att stödja intermodala transportlösningar och ge statligt stöd för de merkostnader som kan vara förenade med att välja sjötransporter som en del av en transportkedja. Uppdragsredovisningen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Transportstyrelsens nyligen avslutade arbete med Projekt Nationella Föreskrifter (PNF) bidrar genom regelförenkling och flera andra åtgärder till att förenkla för den nationella sjöfarten. Regeringen har även nyligen beslutat om en lagrådsremiss där det bl.a. föreslås att registreringen av mindre skepp förenklas. Att genomföra förenklingar för sjöfarten är en av flera aktiviteter som pågår i sjöfartsdelen av regeringens maritima strategi.

Vid Transportstyrelsen pågår ett arbete med att enhetligt riskbedöma dagens lotsleder på ett mer ingående sätt och sett utifrån dagens fartygstrafik. Syftet är, enligt myndigheten, att ta fram riskbaserade regler som underlättar för moderna fartyg i områden med krav på lots ombord.

Regeringen har uppdragit åt Trafikanalys att göra en miljökonsekvensanalys av Sjöfartsverkets föreslagna ändringar i farledsavgifterna. Trafikanalys får, inom ramen för nuvarande självfinansieringsprincip, komma med förslag på justeringar för att nå bättre miljö- och klimatnytta samt underlätta målet att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart. Uppdraget ska slutredovisas den 1 juli 2017.

Genom att genomföra åtgärder inom flera områden är regeringens förhoppning att kunna öka sjöfartens andel av godstransporterna på ett samhällsekonomiskt försvarbart sätt och bidra till en minskning av utsläppen av växthusgaser och minskad trängsel i vägsystemet.

Stockholm den 7 juni 2017

Anna Johansson