

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: I2019/01058/TM

Göteborg 2019-10-11

Remiss avseende Trafikverkets rapport: Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter

Föreningen 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.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

I grunden är FSS positiva till initiativ som bidrar till ökad måluppfyllnad av de transport- och miljöpolitiska målen. Sverige är beroende av effektiva transporter såväl till, från som inom landet för bibehållen eller stärkt konkurrenskraft. Rätt använda kan längre lastbilar bidra till ökad effektivitet i transportsystemet vilket leder till stärkt konkurrenskraft och därmed ökade volymer. Det gagnar även andra trafikslag än vägsektorn. Samtidigt tydliggör uppdraget att de initiativ som vidtagits för att få till en uttryckt önskan om överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart varit, och är fortsatt, otillräckliga. Trafikverkets konsekvensbeskrivning dels för svensk konkurrenskraft men framför allt, som uppdraget stipulerar, risken för en överflyttning från järnväg och sjöfart till väg har analyserats i begränsad utsträckning. Man kan konstatera att en överflyttning kommer att ske om längre lastbilar införs allt annat lika. Samtidigt tydliggör man behovet av incitament för att använda sjöfarten och järnvägen i ökad utsträckning. Detta är bra men förslag på området saknas.

Ett viktigt skäl för längre lastbilar är att dessa behövs för volymgods. Volymgodsmarknaden är ett område som i viss mån kan ses som lastbilens naturliga monopol. Så länge man inför längre lastbilar på rätt geografiska nät och med ett bibehållande av 60 tons maxvikt kan längre lastbilar göra avsedd nytta där, teoretiskt, två längre skulle kunna ersätta tre av dagens konfigurationer. Längre lastbilar kan

därutöver, och i kombination med ökad totalvikt, vara av godo där dessa sker i matartransportupplägg till hamn eller terminal eller på sträckor där intermodal konkurrens inte föreligger.

Svensk Sjöfart menar att det är av yppersta vikt att regeringen, vid ett eventuellt, införande av längre lastbilar tar hänsyn till de intermodala konkurrensytorna och vidtar åtgärder för att undvika att längre lastbilar får en oönskad effekt på sjöfartens möjligheter att utgöra ett alternativ. Tappar man vissa volymer finns risken att hela transportupplägg kan slås ut, varvid sjöfarten helt kan försvinna som alternativ på vissa sträckor. Det tydliggörs också i rapporten där man pekar på att överflyttningseffekterna är såväl bekymmersamma som oklara. För att motverka detta och säkerställa en utveckling i linje med de politiska ambitionerna bör staten tillse att kostnaderna för sjötransporter minskar genom att säkerställa att kostnaderna för att bedriva trafiken inte motverkar regering och riksdagens önskemål om en ökad användning av sjöfarten. En sådan justering skulle exempelvis kunna ske genom att staten i likhet med vad som gäller för vägsidan påtar sig vinterväghållningen till sjöss eller genom att Sjöfartsverket tillför medel för att möta de kostnadsökningar som skett inom områden som tidigare var anslagsfinansierade och som numera finansieras över avgiftsuttaget från handelssjöfarten. Kompletterande åtgärder som skulle stärka sjöfartens möjligheter att transportera gods längs kusten skulle vara att utveckla det införda tonnageskattesystemet så att det inte utesluter inlands- och närsjöfarten men också att avgiftsuttaget i hamnar görs mer jämlikt mellan trafikslagen. Idag kostar det att ankomma hamnen från vattenvägen medan det är avgiftsfritt att ankomma via asfalterade vägen. När hamnarna i ökad utsträckning går mot att bli logistikparker ökar denna trafiken.

FSS menar alltså att det är viktigt att regeringen vid ett ev införande av längre lastbilar tydligt intensifierar arbetet med att stärka sjöfartens förutsättningar att bidra till de högt ställda målen avseende skapandet av det mer hållbara samhället. Detta kan bl a. ske genom ovan nämnda åtgärder som står i paritet till den politiska målbilden om ökat användande av sjöfarten.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström