

## Inspel Trafikverket Hearing 2018 – 2028 Fokusområden för Svensk Sjöfart

KOM säger i sin Vitbok/transport, att gods måste över från lastbil till järnväg och fartyg. För att så skall ske, är en central parameter att sjöfarten inkluderas ordentligt och riktigt i **ASEK**. TrV måste verkligen använda **4-stegsmetoden**, d.v.s. innan investeringsbeslut titta på om det finns andra alternativ. Exempel; ny fast förbindelse till Danmark vs färjor som går på t.ex. batteri.

- Inre vattenvägar

Det finns ingen konkurrensneutralitet mellan olika transportslag. Ett exempel på detta är att fartygen betalar en hamnavgift för att lasta och lossa gods, samtidigt som exempelvis lastbilar kan lasta gods i hamnens depåer utan kostnad. Ska vi på allvar vilja utveckla de inre vattenvägarna måste konkurrensneutralitet råda mellan trafikslagen.

- Kustnära sjöfart

Transportkapaciteten med järnvägen nu nått taket. Båttransporterna är lösningen och att den kustnära sjöfarten får en allt större betydelse. Om vi tar skogsnäringen som ett exempel så genomgår de en strukturomvandling med större och färre sågverk. Därmed blir det också allt större volymer som ska fraktas från färre platser. Både väg- och järnvägstransporternas infrastruktur finansieras via skattsedeln och de skatter och avgifter brukarna betalar täcker inte på långa vägar kostnaderna, medan sjöfarten tvingas betala varje krona.

- Isbrytning/Farledsavgifterna

Isbrytning är en fråga om att hålla vattnets vägar farbara dvs. jämförbart med att våra motorvägar plogas. Detta måste anses vara en fråga om tillgänglighet i första hand. Det är viktigt att hela landet kan få in och ut sitt gods och därför ska också farlederna hållas öppna. Det vore dock orimligt om fartyg som enbart anlöper Göteborg skulle stå för denna kostnad. Detta bör täckas genom anslag.

Hela konstruktionen av farledsavgiften är ologisk. Isbrytningen finansieras t.ex. av farledsavgifterna. De hamnar som betalar mest är samtidigt de som aldrig utnyttjar denna tjänst. En regionalpolitisk fråga finansieras nationellt. Vår syn på frågan är att isbrytning bör ses som vinterväghållning till havs. Av den anledningen borde isbrytningen finansieras över statskassan.

- Räddningshelikoptrarna

De kommunala räddningstjänsterna nu kan begära hjälp av Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar utan att Sjöfartsverket ställer krav på ekonomisk ersättning.

Med tanke på att farledsavgifterna tas ut från handelssjöfarten för att täcka ex. just sjöräddning undrar vi nu om hur finansieringen av stödet till den kommunala räddningstjänsten kommer att se ut? Sker detta med stöd av farledsavgifterna?

Det är dessutom orimligt att sjöfarten i praktiken kommer att delfinansiera den kommunala räddningstjänsten, som fritt kan utnyttja de räddningshelikoptrar som sjöfarten finansierar.

- FoU

Sjöfarten måste få mer **FoU-medel** och att vi är en lågt hängande frukt och peka på resultat i ZVT, LH och Sweship Energy som uppnåtts tack vare den ökning som skett