

Finansdepartementet Jan Larsson
Näringsdepartementet Maria Ingelsson

103 33 Stockholm

Remissyttrande Kommissionens paket om grönare transporter och om Konsekvenser vid införande av km-skatt

Sjöfartsverket har fått EU-kommissionens paket om grönare transporter och SIKA:s och ITPS:s rapport *Kilometerskatt för lastbilar - Effekter på näringar och regioner* på remiss. Verket väljer att besvara dessa i ett sammanhang.

Sjöfartsverket uppskattar kommissionens ambition att ta ett brett, samlat grepp på transportsektorn för att åstadkomma miljöanpassning inom alla transportslag. Verket uppskattar också att frågor om ekonomiska styrmedel och internalisering av externa kostnader ges tydligt fokus och ser det som tillfredställande att den grundläggande utgångspunkten för kommissionen ligger väl i linje med den svenska transportpolitiken och dess kostnadsansvar. Det gäller inte bara på det principiella planet, utan också avseende genomförande – kommissionen, liksom Sverige, förespråkar ett stegvis angreppssätt.

På denna övergripande nivå förefaller således den politik kommissionen föreslår ligga väl i linje med den transportpolitik som förs i Sverige. Vad gäller de insatser som förespråkas inom sjöfarten känner verket dock viss besvikelse. Den enda fråga som hanteras är koldioxidutsläpp. Den frågan förtjänar visserligen uppmärksamhet men enligt verkets uppfattning är sjöfartens största miljöproblem snarare utsläpp av kväveoxider och svavel. I tidigare policydokument, såsom i 2001 års vitbok om transporter, lyfte kommissionen fram våra svenska miljödifferenterade farledsavgifter som ett potentiellt föredöme. Sedan dess har miljöstyrningen i de svenska farledsavgifterna utvecklats ytterligare och förtjänar fortsatt uppmärksamhet internationellt. Sjöfartsverket anser att det i det här sammanhanget också är på sin plats att möjligheter till utsläppshandel beträffande främst kväveoxider, men också svavel uppmärksammas på den europeiska arenan.

Datum
2008-09-23

Vår beteckning
0114-08-02097
RESP. 0403-08-02568

Den rapport som bl.a. Sjöfartsverket tagit fram på uppdrag av regeringen, *Handel med utsläppsrätter för svavel- och kväveoxider inkluderande sjöfarten*, och som också gjorts tillgänglig i en engelskspråkig version, kan tjäna som underlag för en sådan diskussion.

Visserligen har det inom IMO fattats mycket väsentliga beslut om gränsvärden med bäring på utsläpp av svavel, såväl som av kväveoxider sedan Kommissionens vitbok år 2001, det innebär emellertid inte att problemen är lösta och ekonomiska styrmedel är överspelade. Detta är mest uppenbart beträffande kväveoxidutsläpp där de nya emissionskraven främst riktas mot nya fartyg medan ekonomiska styrmedel, såsom utsläppshandel, kan ha en viktig funktion i att påskynda skrotning av äldre tonnage med undermåliga emissionsegenskaper.

Sjöfartsverket har naturligt nog inte sett det som verkets uppgift att tränga in i alla detaljer av kommissionens förslag att, som en del i det ”Gröna paketet”, revidera det s.k. Eurovinjett-direktivet. Verket kan emellertid konstatera att det finns all anledning att vara skeptisk till förslaget som innebär att medlemsstater kan höja kilometerskatterna till en nivå som motsvarar finansiell infrastrukturkostnader plus externa kostnader. Det öppnar för överprissättningen i unionens centrala delar – på bekostnad av periferin. Ett sådant angreppssätt saknar stöd i den svenska transportpolitikens principer (marginalkostnadsprincipen) såväl som i den princip som idag används i eurovinjettdirektivet, såväl som i fler andra internationella och nationella regelverk (självkostnadsprincipen) för att statuera ett avgiftstak. Att kombinera dessa principer saknar teoretisk stringens och kan inte heller böttna i någon allmän tolkning av rättvisa; i det här fallet innebär det potentiell transferering av ekonomiska resurser från perifera ekonomier till de centralt belägna ekonomierna.

Det finns inte anledning att tro att höga avgifter på den utländska delen av internationella lastbilstransporter generellt sett skulle gynna ”sjöfarten”. En internationell lastbilstransport till eller från Sverige omfattar normalt också ett ”sjöben” – en färjetransport. Minskade internationella lastbilstransporter innebär minskade färjetransporter och det är inte alls säkert att sådana transporter ersätts av annan sjöfart. I den mån dyrare internationella transporter innebär att handel och industriverksamheter i någon mån minskar i landet innebär det i sin tur sannolikt också att sjöfarten på landet minskar av den anledningen.

Sjöfartsverket delar uppfattningen att kilometerskatt i princip är ett bra sätt att internalisera den tunga vägtrafikens externa kostnader; en uppfattning som kommer till uttryck i SIKAs och ITP:s kilometerskatterapport. Rapporten är välskriven och förefaller vara baserad på en gedigen analys av effekter på näringsliv och regioner. Sjöfartsverket har i övrigt inga synpunkter på rapporten.

Datum
2008-09-23

Vår beteckning
0114-08-2097
RESP. 0403-08-02568

Genom överenskommelser inom IMO går vi nu mot en period då sjöfartens utsläpp av luftföroreningar i farvattnen runt Sverige kommer att minska mycket påtagligt. Svavelhalten i bunker, som idag får vara maximalt 1,5 procent i det s.k. svavelkontrollområde som omger Sverige, kommer år 2010 att vara 1,0 procent och 2015 maximalt 0,1 procent. Samtidigt skärps kväveoxidkraven på fartyg. Idag tillåts utsläpp på mellan 9,8 och 17,0 g per kWh (beroende på motorns varvtal), fr.o.m. 2011 är motsvarande gränsvärden 7,7 resp. 14,4 och fr.o.m. 2016 2,0 resp. 3,4 g per kWh.

Detta innebär i sin tur att sjöfartens externa kostnader kommer att minska mycket påtagligt. Genom att sjöfarten, till skillnad från andra transportslag är förknippad med mycket små, eller obefintliga externa kostnader i termer av slitage, trängsel och olyckor slår detta igenom fullt ut. Det motiverar i sin tur att staten ser över den samlade skatte- och avgiftsbelastningen på samtliga trafikslag för att bibehålla rättvis konkurrens mellan transportslagen. I den transportpolitiska propositionen *Moderna transport* aviserades en sådan översyn i samband med att km-skatter införs för tunga lastbilar. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning blir en sådan översyn nu motiverad även om km-skatter inte införs i närtid.

I handläggningen av detta ärende, som har beslutats av stf. generaldirektör Eva Nilsson, har deltagit chefen för Sjöfart och samhälle, Maria Gelin och samhällsekonom Gunnar Eriksson, den sistnämnde föredragande.

Eva Nilsson

Gunnar Eriksson