

REMISSYTTRANDE

2021-09-29

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende farleds- och lotsavgifter samt isbrytning (dnr 21-02333, 21-02334 respektive 21-02336)

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgifter, lotsavgifter respektive isbrytning på beställning på remiss och lämnar ett samlat yttrande enligt nedan. NTR är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare av sjöfrakter. Sjöfarten är ett mycket viktigt trafikslag för både import och export som historiskt inte getts tillräckligt stor transportpolitisk uppmärksamhet. En viss omsvängning kan dock skönjas de senaste åren.

Sammanfattning

- NTR avstyrker förslagen om höjning av farledsavgifter inklusive miljöincitament och lotsavgifter samt taxan för isbrytning på beställning, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar skulle ytterligare öka kostnadsbördan och därmed sänka konkurrenskraften för varuägarna.
- NTR anser att de remitterade förslagen om höjda farledsavgifter respektive lotsavgifter 2022 samt taxan för isbrytning på beställning och tidigare genomförda avgiftshöjningar och kostnadshöjande åtgärder inte går ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart.
- NTR vill se en ökad anslagsfinansiering av Sjöfartsverkets verksamhet. Regeringen bör finansiera isbrytningen, både drift och investeringar i nya isbrytare, fullt ut med anslagsmedel som ett första större steg mot ökad anslagsfinansiering.
- NTR menar att de upprepade tillskotten till Sjöfartsverket endast är ytterligare bevis på att Sjöfartsverkets finansieringsmodell, och verksamhetsformen som affärsverk, har stora brister och behöver ses över för att skapa långsiktighet i branschen.
- NTR menar att det krävs positiva ekonomiska incitament och andra styrmedel för att få varuägare att i större utsträckning välja sjöfrakt framför landtransport. Ett steg i den riktningen är en breddad ekobonus för omlastning av gods till sjöfart och järnväg som även transportköpare ska kunna ta del av och som regeringen nu föreslår ska införas 2022.
- NTR anser vidare att Sjöfartsverket ska ta vara på möjligheterna med teknikutveckling för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och flytta över mer gods till sjövägen.

Förstärk konkurrenskraften genom ökad anslagsfinansiering

Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Med utgångspunkt i det övergripande transportpolitiska målet har NTR vid flera tillfällen framfört till regeringen att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör öka så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Vi har svårt att se hur Sjöfartsverket ska kunna fungera som ett affärsdrivande verk, eftersom verket i huvudsak arbetar med myndighetsutövande. Ansvar för utvecklingen av hela transportsystemet inklusive sjöfart ligger på Trafikverket. Det finns alltså en uppenbar risk att Sjöfartsverkets monopolställning utnyttjas i affärsdrivande syfte.

Det är av särskild vikt att isbrytningen likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten. Enligt NTR bör regering och riksdag gå Sjöfartsverket till mötes och finansiera isbrytningen, både drift och investeringar i nya isbrytare, fullt ut med anslagsmedel som ett första större steg mot ökad anslagsfinansiering. NTR har upprepade gånger tillsammans med flera medlemsorganisationer lyft denna fråga med företrädare för regeringen, vilket även andra aktörer från sjöfartsnäringen har gjort. I budgetpropositionen för 2022¹ godkänner regeringen Sjöfartsverkets investeringsplan och förslag till låneram². Planen inkluderar vissa investeringar i isbrytare och regeringen inför också en möjlighet att använda medel från anslaget för nationell plan för att finansiera en investering i nya isbrytare. **NTR välkomnar dessa positiva signaler, men saknar fortfarande tydligt besked om statlig finansiering av den nya isbrytarflottan, och driften av isbrytare. En investering i ny isbrytarflotta skulle på lång sikt och stadigvarande gynna transportpolitiska mål, överflyttning till sjöfarten, konkurrenskraften hos industri och handel, samt åtgärda Sjöfartsverkets ekonomi.**

Handelssjöfarten subventionerar dessutom verksamheter inom Sjöfartsverket med omkring 220 miljoner kronor årligen, som enligt verket själva borde bekostas via anslag³. I budgetpropositionen för 2022 går regeringen Sjöfartsverket till mötes och föreslår en förstärkning av verkets anslag med sammanlagt 220 miljoner kronor 2022 för att täcka kostnader för främst allmänhetens och fritidsbåttrafikens behov som ökat över tid och som inte ska belasta handelssjöfarten.⁴ I och med att medlen tillförs enbart under 2022 är det oklart om behoven som kvarstår även framgent ska finansieras.

Ökade avgifter försämrar industrins konkurrenskraft

Stora delar av industrin och transportsektorn har under 2020 och 2021 drabbats hårt av coronapandemins effekter såväl direkt som indirekt. Inom transportsektorn är sjöfartsbranschen

¹ Prop. 2021/22:1 Utgiftsområde 22, s. 85.

² Sjöfartsverkets anslagsframställan och Treårsplan 2022–2024.

³ Sjöfartsverkets anslagsframställan och Treårsplan 2022–2024, s. 8.

⁴ Prop. 2021/22:1 Utgiftsområde 22, s. 57–58.

särskilt hårt påverkad, eftersom passagerartrafiken i stort sett helt upphört, vilket även påverkat Sjöfartsverkets redan ansträngda ekonomi negativt. Det har också uppmärksammats av ägaren, det vill säga svenska staten, som skrev redan i budgetpropositionen för 2021 att *”Regeringen bedömer att det inte är rimligt att ställa krav på såväl räntabilitet som soliditet under perioden 2021–2024, eftersom myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta den nuvarande situationen.”*⁵ Regeringen har också gett Sjöfartsverket ett ekonomiskt tillskott för att mildra effekter av pandemin och sin generellt dåliga ekonomi under 2020 och 2021. Sjöfartsverket har därför kunnat avstå från att höja farleds- och lotsavgifterna under dessa år. För att stärka Sjöfartsverkets ekonomi och minska trycket på farledsavgifterna föreslår regeringen dessutom att Sjöfartsverket tillförs 300 miljoner kronor per år 2023 och 2024 genom en klimatkompensation.⁶ **NTR menar att de upprepade tillskotten till Sjöfartsverket endast är ytterligare bevis på att Sjöfartsverkets finansieringsmodell, och verksamhetsformen som affärsverk, har stora brister och behöver ses över för att skapa långsiktighet i branschen. Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation måste istället lösas genom ökade anslag.**

Samtidigt kan NTR inte nog understryka att det inte är acceptabelt att servicenivån för bland annat lotsning eller isbrytning försämras till följd av den ekonomiska situationen, vilket har ibland lyfts fram som ett alternativ. Myndighetens behov av ökade medel måste istället täckas av ökade anslag parallellt med att effektiviseringsarbetet fortsätter där man inte minst nyttjar teknikens möjligheter för att reducera kostnadsbasen.

NTR avstryker Sjöfartsverkets förslag om höjda farleds- och lotsavgifter samt taxan för isbrytning på beställning, eftersom sådana höjningar skulle ytterligare försämra konkurrenskraften för varuägande företag i Sverige i ett läge där konkurrenskraften redan försämrats genom en global pandemi och många företag tvingats genomföra drastiska kostnadsbesparingar. Detta hotar i förlängningen välfärden och jobben, vilket knappast är till gagn för Sjöfartsverkets eller, i slutändan, Sveriges ekonomi.

Avgiftshöjningar motverkar uttalad ambition för sjöfarten

NTR vill också påminna om de ambitioner gällande godstransporter som nuvarande och tidigare regeringar uttryckt i otaliga sammanhang, bland annat i den nationella godstransportstrategin⁷, nämligen att *”Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart”* och *”Regeringens ambition är att fler godstransporter ska göras på järnväg och med sjöfart”*. Vi menar att en sådan inriktning inte går ihop med höjda farleds- och lotsavgifter samt redan realiserade kostnadsökningar till följd av exempelvis svaveldirektivet. Vi är generellt starkt kritiska till trenden med kostnadsökningar inom sjöfarten. Detta försämrar möjligheterna till att realisera sjöfartens utvecklingspotential och riskerar leda till att skapa en negativ spiral med minskande sjöfrakt, vilket i sin tur skulle tvinga Sjöfartsverket till allt kraftigare avgiftshöjningar i syfte att säkerställa sina intäkter. De uttalade politiska ambitionerna hänger helt enkelt inte ihop med den förda politiken.

⁵ Prop. 2020/21:1 Utgiftsområde 22, s. 84.

⁶ Pressmeddelande 2021-09-06: [Takten i klimatomställningen måste öka.](#)

⁷ Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi

Positiva incitament för mer attraktiv sjöfart

NTR anser att det krävs positiva ekonomiska incitament för att få transportköpare att välja sjöfrakt framför landtransporter utan att för den skull missgynna andra trafikslag. Exempelvis framförs i en del sammanhang införandet av kilometerskatt/vägslitageskatt ibland som en lösning för ökade sjötransporter. Enligt vår mening skulle det dock endast leda till försämrade konkurrenskraft för transportköpare. Det krävs istället åtgärder som gör att sjöfarten i sig blir mer attraktiv för att få till stånd en överflyttning till sjö. NTR:s främsta förslag, som vi har framfört ett stort antal gånger och står fast vid, är att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör öka så att myndighetens fasta kostnader (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas.

NTR är positiva till att regeringen har tillsatt en nationell samordnare med uppdrag att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Det är också positivt att i uppdraget ingår att stödja samverkan och föra dialog med berörda aktörer samt utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närjöfart. NTR är vidare positiva till det ekobonusystem som infördes 2018. **NTR välkomnar därför att regeringen i budgetpropositionen för 2022 föreslår 100 miljoner kronor årligen 2022–2024 till en förlängd och breddad ekobonus. Stödet riktas till sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera nya transportlösningar.**⁸ Enligt NTR är det tydligt att hela incitamentsstrukturen med ett generellt högre avgiftsuttag för sjöfarten måste ses över för att åstadkomma den önskade överflyttningen från väg till sjöfart.

Ytterligare sätt att minska såväl kostnaderna för transportköpare som Sjöfartsverkets kostnadsbas är att fortsätta det påbörjade effektiviseringsarbetet genom att nyttja möjligheterna med teknisk utveckling. Med bland annat digitaliseringens hjälp kan sjöfarten göras mer effektiv och flexibel utan att sjösäkerheten äventyras. Det bidrar i sin tur till att sänka kostnaderna och göra sjöfarten mer attraktivt som transportmedel. NTR menar därför att Sjöfartsverket, tillsammans med bland annat Transportstyrelsen, skyndsamt ska arbeta för att möjliggöra exempelvis navigationsstöd från land, så kallad fjärrlotsning.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Jenny Larsson
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD

⁸ Prop. 2021/22:1 Utgiftsområde 20, s. 108.