

Stockholm 26 oktober 2018

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farleds- och lotsavgift, dnr 18-03417

Vi, Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin, har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farleds- och lotsavgift på remiss och anför följande angående den föreslagna höjningen av farledsavgiften med cirka 1,9 procent och lotsavgiften med cirka fem procent.

Våra organisationer har länge aktivt följt Sjöfartsverkets arbete med utformningen av avgiftsmodellen och utvecklingen av farleds- och lotsavgifterna. Vi har även yttrat oss gemensamt över Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell i maj 2016 samt andra förslag till föreskriftsförändringar, senast i oktober 2017.

Våra medlemsföretag är stora transportköpare av sjöfrakter. Sjöfarten är ett mycket viktigt trafikslag för både import och export som ofta inte getts tillräckligt stor transportpolitisk uppmärksamhet. Glädjande nog verkar en omsvängning vara på väg.

Sammanfattning

Vi, Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin framför sammanfattningsvis följande:

- Öka industrins konkurrenskraft genom att öka anslagsfinansieringen av Sjöfartsverket så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) täcks.
- Vi avstyrker förslaget om höjning av farleds- och lotsavgiften, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar skulle ytterligare öka kostnadsbördan för varuägarna. Svaveldirektivet har redan lett till en negativ påverkan av konkurrenskraften.
- Vi föreslår vidare att ett moratorium införs på höjda farleds- och lotsavgifter i avvaktan på att en tillträdande regering tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av regeringsuppdraget om att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet (N2017/04373/TS).
- Konsekvensanalysen av det remitterade förslaget är bristfällig och därför otillräcklig som grund för ett beslut i frågan.

- Det remitterade förslaget om höjda farleds- och lotsavgifter 2019, indexreglering av farledsavgiften och tidigare genomförda avgiftshöjningar och kostnadshöjande åtgärder går inte ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart. Avgifterna har höjts ett flertal gånger under de senaste åren.
- Det krävs positiva ekonomiska incitament för att få varuägare att i större utsträckning välja sjöfrakt framför landtransport.

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 vi framfört 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. Vi motsätter oss även att Sjöfartsverkets omdebatterade pensionsskuld vältras över på varuägarna. Varuägarna har redan bidragit till pensionerna en gång och ska rimligtvis inte behöva göra det en gång till.

Det är av särskild vikt att isbrytningen likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten. Enligt oss ska regeringen 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. Vi branschorganisationer har tidigare aktualiserat denna fråga med företrädare för regeringen, vilket även flera aktörer från sjöfartsnäringslivet har gjort.

Ökade avgifter försämrar industrins konkurrenskraft

Svaveldirektivet som trädde ikraft den 1 januari 2015 har medfört en konkurrenssnedvridning gentemot stora delar av EU och övriga världen och således haft en negativ påverkan av konkurrenskraften för svensk industri. Tillsammans med en mer generell strukturell förändring inom sjöfartsnäringslivet har detta bidragit till att sjötrafiken har minskat, vilket i sin tur lett till minskade intäkter samtidigt som Sjöfartsverkets kostnader inte har minskat i motsvarande grad. För att parera den försämrade ekonomin har Sjöfartsverket stegvis höjt farleds- och lotsavgifterna de senaste åren. De nu aviserade höjningarna av farleds- och lotsavgifterna för 2019 är totalt om cirka 50 miljoner kronor och under 2017 och 2018 höjdes dessa avgifter

med cirka 215 miljoner. Därtill införde Sjöfartsverket 2018 en ny modell för beräkning av farleds- och lotsavgifter som för flera fartygstyper inneburit ytterligare kraftigt höjda avgifter, beroende på vilken dräktighetsklass fartygen ligger i. Undertecknade organisationer framförde därför i ett gemensamt remissyttrande 2016-05-13 att *”Antalet dräktighetsklasser ska utökas för att inte skapa snedvridande tröskeeffekter”*. Så har inte skett.

Sjöfartsverket har sedan tidigare meddelat att lotsavgiften även framöver ska höjas med fem procent årligen och farledsavgiften indexjusteras. Avgiftshöjningarna behövs enligt Sjöfartsverket för att säkerställa en långsiktigt hållbar verksamhet, eftersom minskande sjötrafik medfört sjunkande avgiftsintäkter.

Vi undertecknade organisationer avstryker Sjöfartsverkets förslag om höjda farleds- och lotsavgifter, eftersom sådana höjningar skulle ytterligare försämra konkurrenskraften för den råvarubaserade basindustrin som ofta är världsledande inom sitt segment i ett läge där den redan är hårt prövad av kostnadsökningar på flera håll. Detta hotar i förlängningen välfärden och jobben, vilket knappast är till gagn för Sjöfartsverkets eller, i slutändan, Sveriges ekonomi.

De aviserade höjningarna 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.

I juni 2017 fick Trafikanalys i uppdrag av regeringen att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet (N2017/04373/TS). Vi välkomnar uppdraget som syftar till att analysera hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. **Vi föreslår ett moratorium på höjda farleds- och lotsavgifter i avvaktan på att en tillträdande regering tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av uppdraget den 31 oktober 2018.**

Ytlig och slarvigt genomförd konsekvensanalys måste omarbetas

Sjöfartsverkets konsekvensanalys måste omarbetas. Det är en häpnadsväckande slutsats som dras i den att: *”De berörda företagen har också möjligheten att skjuta över hela eller delar av avgiftshöjningen till sina slutkunder...”* Slutkunderna är i detta fall transportköpare. Formuleringarna i Sjöfartsverkets konsekvensanalys negligerar det faktum att varuägare inom svensk industri verkar på en global, hårt konkurrensutsatt världsmarknad. Ökade kostnader påverkar menligt konkurrenskraften. **Vi anser att konsekvensanalysen är otillräcklig som grund för ett beslut i frågan och behöver således omarbetas** utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv på effekterna av de föreslagna avgiftshöjningarna.

Avgiftshöjningar motverkar uttalad ambition för sjöfarten

Vi vill också påminna en tillträdande regering om de ambitioner gällande godstransporter som tidigare regeringar uttryckt i otaliga sammanhang, allra senast i den nyligen beslutade gods-transportstrategin¹, 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 kostnadsökningarna till följd av den nya avgiftsmodellen och svaveldirektivet. Vi är generellt starkt kritiska till trenden med kraftiga 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.

Positiva incitament för mer attraktiv sjöfart

Vi branschorganisationer anser att det istället krävs bland annat positiva ekonomiska incitament för att få transportköpare att välja sjöfrakt framför landtransporter istället för en generell ökning av skatter och avgifter inom andra trafikslag, vilket enligt förespråkarna för sådana ses som ett sätt att göra sjöfarten mer konkurrenskraftig i och med att den då blir förhållandevis billigare. Exempelvis lyfts införandet av kilometerskatt/vägsplitageskatt ibland upp som en lösning. Enligt vår mening skulle det dock endast leda till försämrad konkurrenskraft för transportköpare och det krävs snarare åtgärder som gör att sjöfarten i sig blir mer attraktiv för att få till stånd en överflyttning till sjö. Vårt främsta förslag, som vi har framfört ett stort antal gånger och står fast vid, är att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör öka så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Exempel på andra åtgärder som vi har lyft fram tidigare och som skulle göra sjöfarten mer konkurrenskraftig är Eko-bonus för varuägare som väljer miljösmart, bättre infrastruktur till hamnar och ökad sjöfartsinriktad forskning. Vi är därför positiva till att regeringen har för avsikt att införa ett tillfälligt Eko-bonussystem. Systemet är dock tidsbegränsat till tre år (2018-2020) och den föreslagna nivån på 50 miljoner kronor per år är också avsevärt lägre än de kostnader som ökade farleds- och lotsavgifter innebär för transportköpare. Dessutom kommer systemet enligt Trafikverket sannolikt inte igång före 2019, eftersom Sverige fortfarande väntar på EU:s godkännande, och det riskerar således att bli än mer begränsat. Det är då viktigt att anslaget för 2018 kan överföras till 2019 så att inte nivån urholkas.

¹ Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi

Vi håller med Sjöfartsverket om att det saknas en tydlig strategi och styrning som leder mot det övergripande politiska målet om ökad överflyttning från land- till sjötransport. Den förda transportpolitiken måste hänga ihop med de politiska ambitionerna. Utan en helhetssyn kan konkurrenskraftiga transportlösningar inte skapas. I ett avlångt, glest befolkat land i utkanten av EU är en väl fungerande, effektiv infrastruktur en grundförutsättning för industrins konkurrenskraft.

Med vänliga hälsningar



Per Bondemark
Ordförande
Näringslivets Transportråd
Telefon: 0243-726 13
E-post: per.bondemark@ssab.com



Mikael Möller
Näringspolitisk chef
IKEM
Telefon: 010-455 38 66
E-post: mikael.moller@ikem.se



Bo-Erik Pers
VD
Jernkontoret
Telefon: 08-679 17 01
E-post: bo-erik.pers@jernkontoret.se



Karolina Boholm
Transportdirektör
Skogsindustrierna
Telefon: 08-762 72 30
E-post: karolina.boholm@skogsindustrierna.org



Per Ahl
VD
SveMin
Telefon: 08-762 67 30
E-post: per.ahl@svemin.se