

REMISSYTTRANDE

2022-08-05

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se
linda.onmalm@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende farleds- och lotsavgifter samt taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal (dnr 22-02077, 22-02078 respektive 22-02079)

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgifter, lotsavgifter respektive taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal 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.

Sammanfattning

- NTR avstyrker förslagen om höjning av farledsavgifter och lotsavgifter samt taxan för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar och kraftigt ökande energipriser skulle ytterligare öka kostnadsbördan och därmed sänka konkurrenskraften för varuägare.
- Avgiftshöjningar går inte heller ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart.
- NTR menar att de upprepade tillskotten av budgetmedel 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 vägtransport. Ett steg i den riktningen är regeringens besked om att finansieringen av två nya isbrytare (med option för en tredje) sker genom den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033. Samtidigt vill NTR fortfarande se en ökad anslagsfinansiering av Sjöfartsverkets verksamhet.
- NTR anser vidare att Sjöfartsverket ska intensivifiera sitt interna effektiviseringsarbete och ta vara på möjligheterna med teknikutveckling för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och flytta över mer gods till sjövägen.

Ökade avgifter försämrar industrin och handelns konkurrenskraft

Stora delar av industrin och transportsektorn drabbades under 2020 och 2021 hårt av coronapandemins effekter såväl direkt som indirekt. Inom transportsektorn var sjöfartsbranschen särskilt hårt påverkad, eftersom passagerartrafiken i stort sett helt upphörde, vilket även påverkade Sjöfartsverkets redan ansträngda ekonomi negativt. Sedermera har det ryska anfallet på Ukraina gett ytterligare kännbara ekonomiska effekter för industrin och handeln genom kraftigt ökade energipriser. Pandemins effekter på Sjöfartsverkets ekonomi har också uppmärksammats av ägaren, det vill säga svenska staten, som redan i budgetpropositionen för 2021 skrev 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.”*¹ 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 föreslog regeringen i budgetpropositionen för 2022 dessutom att Sjöfartsverket ska tillföras 300 miljoner kronor per år 2023 och 2024 genom en klimatkompensation.² Sjöfartsverket föreslog till regeringen i april att tillskottet används till en generell sänkning av farledsavgifterna med motsvarande cirka 23 procent samtidigt som miljöincitamentet i farledsavgiftsmodellen utökas.³

NTR menar att de ekonomiska tillskotten är i stunden välkomna men skapar en ryckighet som inte gagnar sjöfarten. De upprepade tillskotten till Sjöfartsverket är snarare endast ytterligare bevis på att Sjöfartsverkets finansieringsmodell, och verksamhetsformen som affärsverk, har stora brister och behöver ses över för att skapa långsiktighet i branschen. NTR välkomnar därför det pågående regeringsuppdraget som Statskontoret har fått.

Den samtidigt höjningen av farledsavgiften som Sjöfartsverket nu föreslår med 4,5 procent från och med den 1 januari 2023 är något Näringslivets Transportråd starkt ifrågasätter. Sjöfartsverket bör avstå höjningen och istället fokusera på genomförandet av klimatkompensationen och även intensifiera sitt interna effektiviseringsarbete. Det är också nödvändigt att säkerställa att Sjöfartsverket inte tvingas till drastiska avgiftshöjningar efter 2024, om klimatkompensationen upphör.

Sjöfartsverket har därutöver meddelat att även lotsavgiften ska höjas med tio procent. Avgiftshöjningen behövs enligt Sjöfartsverket för att säkerställa en långsiktigt hållbar verksamhet, eftersom minskande sjötrafik under coronapandemin medfört sjunkande avgiftsintäkter. Lotsavgifterna har höjts kontinuerligt under flera år och Sjöfartsverket bör rimligen ha nått full kostnadstäckning för lotsningen, vilket även VTI visar på i en utredning.

NTR anser 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.

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

² Pressmeddelande 2021-09-06: [Takten i klimatomställningen måste öka.](#)

³ Pressmeddelande 2022-04-13: [Sjöfartsverket föreslår sänkta farledsavgifter med 23 procent](#)

NTR avstyrker Sjöfartsverkets förslag om höjda farleds- och lotsavgifter samt taxan för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal, eftersom sådana höjningar skulle ytterligare försämra konkurrenskraften för varuägande företag i Sverige i ett läge där konkurrenskraften redan försämrats 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. **Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation måste istället lösas genom permanent ökade anslag.**

Trenden med kostnadsökningar inom sjöfarten försämrar också 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.

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.

Det är av särskild vikt att isbrytningen likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten. NTR välkomnar regeringens besked om att finansieringen av två nya isbrytare (med option för en tredje) ska ske genom den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033. Det är ett viktigt steg i rätt riktning. Enligt NTR bör regeringen gå Sjöfartsverket till mötes och även finansiera den årliga driften av isbrytare fullt ut med anslagsmedel som ett första större steg mot en ökad anslagsfinansiering. Det skulle enligt Sjöfartsverkets treårsplan⁴ ge utrymme till en permanent avgiftssänkning med 25 procent, vilket skulle ge en rejäl signal till inte minst transportköpare att regeringen menar allvar med sin ambition om överflyttning. **NTR välkomnar beskedet om statlig finansiering av den nya isbrytarflottan, men saknar fortfarande motsvarande besked om driften av isbrytare. Tillsammans med en investering i ny isbrytarflotta skulle det 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 anslag⁵. I budgetpropositionen för 2022 gick regeringen Sjöfartsverket till mötes och ökade verkets anslag med

⁴ Sjöfartsverkets anslagsframställan och Treårsplan 2022–2024.

⁵ Sjöfartsverkets anslagsframställan och Treårsplan 2022–2024, s. 8.

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.⁶ NTR anser i likhet med Sjöfartsverket att denna anslagsnivå ska permanentas istället för att enbart tillföras under 2022, eftersom behoven kvarstår även framgent. NTR menar att Sjöfartsverket anars bör skala ned den verksamhet som tillhandahålls till aktörer utanför handelssjöfarten för att hantera bristen på medel för ändamålet.

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 försämrad 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 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 närsjöfart. 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.**⁷ 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



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD

⁶ Prop. 2021/22:1 Utgiftsområde 22, s. 57-58.

⁷ Prop. 2021/22:1 Utgiftsområde 20, s. 108.