

REMISSYTTRANDE

2024-08-22

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se
andreas.ahlander@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till föreskrifts- och avgiftsförändringar inför 2025 (dnr 24-02147, 24-02148 och 24-02150)

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått på remiss Sjöfartsverkets förslag till föreskrifts- och avgiftsförändringar inför 2025 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.

NTR avstyrker förslagen om höjning av Sjöfartsverkets avgifter, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar och kraftigt ökade priser till följd av den tidigare höga inflationen skulle ytterligare öka kostnadsbördan och därmed sänka konkurrenskraften för varuägare. Avgiftshöjningarna skulle dessutom verka inflationsdrivande, eftersom de även påverkar importvaror. Kraftigt ökade statliga avgifter, inte enbart inom sjöfarten, riskerar därtill att minska näringslivets finansiella utrymme för att ställa om till fossilfria transporter. Detta särskilt nu när styrmedel inom ETS och ESR införs, vilket i sin tur gör det allt viktigare för svenska företag som har långa transportavstånd att ställa om till fossilfria transporter. Ökade lots- och farledsavgifter riskerar också att minska sjöfartens potential att avlasta landinfrastrukturen med ansträngd kapacitet.

Lotsningen är en betydande kostnadspost för många sjöfartsberoende varuägare. Sjöfartsverket aviserar en höjning av start- och grundavgifterna för lotsning med 25 procent, vilket motsvarar en höjning av hela lotsavgiften med 10 procent. Dessutom föreslås en höjning av beställningsavgiften för öppensjölotsningen. Avgiftshöjningen behövs enligt Sjöfartsverket för att säkerställa en långsiktigt hållbar verksamhet, eftersom färre lotsbeställningar medfört sjunkande avgiftsintäkter samtidigt som kostnaderna ökat till följd av inflation. Lotsavgifterna har höjts kontinuerligt under många år och Sjöfartsverket bör rimligen ha nått full kostnadstäckning för lotsningen, vilket även VTI visar på i en utredning. NTR efterfrågar därför en ekonomisk redogörelse från Sjöfartsverket för lotsningsverksamheten och hur denna utvecklats ekonomiskt över tid. **NTR menar att det fortfarande finns orealiserad förbättrings- och effektiviseringspotential inom bland annat lotsning** och vill att Sjöfartsverket tillsammans med Transportstyrelsen påskyndar arbetet för att möjliggöra exempelvis navigationsstöd från land som ett komplement till den traditionella lotsningen.

Sjöfartsverket föreslår även en höjning av farledsavgiften om 5,75 procent varav en procent avser miljökompensation. Samtidigt har regeringen i budgetpropositionen för 2024 inte aviserat en fortsättning av klimatkompensationen efter 2024, vilket innebär att Sjöfartsverket behöver årligen inhämta ytterligare 300 miljoner kronor via farledsavgifter. Det betyder att **den faktiska ökningen av farledsavgiften som betalas av transportköpare och varuägare blir cirka 24 procent från och med januari 2025 jämfört med 2024**. Sjöfartsverkets remiss tar inte upp klimatkompensationen och konsekvenserna av att den troligtvis upphör efter 2024, vilket NTR anser är olyckligt eftersom det har stor betydelse för näringslivet. **NTR anser att det är nödvändigt att regeringen säkerställer att Sjöfartsverket inte tvingas till drastiska avgiftshöjningar efter 2024 genom att permanent höja anslag till verket.**

NTR håller med om Sjöfartsverkets bedömning att *”Mot bakgrund av rådande omvärldsläge samt de generella kostnadsökningar som ses i dagsläget, kan ytterligare kostnadsökningar som en konsekvens av avgiftshöjningar således ha en ytterligare negativ påverkan på företagens finansiella situation.”* Sjöfartsverket vill dock mena att farledsavgifterna och lotsavgifterna utgör en mindre andel av den totala transportkostnaden medan NTR vill understryka att det inte enbart är Sjöfartsverkets avgifter som påverkar transportköpare utan även andra myndighetsavgifter och kostnader kopplat till exempelvis kapacitetsbrister och bristande infrastrukturunderhåll läggs på varans slutpris och bidrar till inflation vid import och sämre konkurrenskraft vid export. **NTR ifrågasätter Sjöfartsverkets skrivningar** om att de höjda avgifterna enbart berör företag med avgiftspliktiga fartyg, och vill understryka att **farledsavgifter och lotsavgifter vidarefaktureras i sin helhet till varuägare och transportköpare.**

Statskontoret har i sin utredning¹ från 2023 konstaterat att Sjöfartsverkets finansieringsmodell, och verksamhetsformen som affärsverk, har brister och skulle behöva ses över för att skapa långsiktighet i branschen. Inom ramen för ett sådant arbete måste anslagsnivåerna ses över, vilket NTR, men även Sjöfartsverket², påtalat under flera år. Dessutom ska Sjöfartsverkets anslag omfattas av en relevant årlig indexuppräknings. Ökad anslagsfinansiering skulle minska kostnadsbördan och därmed stärka konkurrenskraften för varuägare inom industrin och handeln i Sverige, vilka betalar dessa avgifter. NTR anser att framför allt kostnader kopplat till isbrytning och isbrytare samt beredskap ska vara anslagsfinansierade. **Staten ska ta ett helhetsgrepp och säkerställa tillräckliga investeringar i nya isbrytare i den kommande nationella planen för transportinfrastruktur. Det bör även gälla till exempel driften av isbrytare och underhåll av farleder.**

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. Sjöfarten är ett robust, kapacitetsstarkt och energieffektivt transportsätt som med rätt utveckling inom hållbarhetsområdet kan spela en stor roll för svensk konkurrenskraft. Det är dock långa ledtider för att etablera logistikupplägg på sjön varför det är av yttersta vikt att Sjöfartsverket verkar för att ytterligare stärka sjöfarten genom att fokusera på att attrahera mer gods snarare än återkommande avgiftshöjningar.

Ett 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 flexi-

¹ [Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform \(2023:3\)](#).

² Nu senast i [Sjöfartsverkets anslagsframställan och treårsplan 2025–2027](#).

bel utan att sjösäkerheten äventyras. Det bidrar i sin tur till att sänka kostnaderna och göra sjöfarten mer attraktivt som transportmedel. NTR deltar därför tillsammans med andra aktörer inom sjöfarten i Sjöfartsverkets branschprogram *Smarta anlop*³ som syftar till att effektivisera anlopsprocessen genom digitaliseringen. Inom *Smarta anlop* pågår projekt som *Navigationsstöd från land*.

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 i stället täckas av ökade anslag parallellt med att effektiviseringsarbetet fortsätter där man inte minst nyttjar teknikens möjligheter för att reducera kostnadsbasen.

NTR vill utöver ovan synpunkter hänvisa till synpunkter i skrivelsen *Näringslivets uppmaningar avseende Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform*⁴, som NTR tillsammans med andra organisationer lämnade till infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson den 23 juni 2023. NTR vidhåller dessutom tidigare generella synpunkter avseende Sjöfartsverkets avgifter och önskar därför påminna om synpunkter och förslag som framförts i NTR:s tidigare remissvar⁵ till Sjöfartsverket de senaste åren.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD

³ <https://www.sjofartsverket.se/sv/framtidens-sjofart/smarta-anlop/>

⁴ <https://transportrad.se/naringslivets-uppmaningar-med-anledning-av-statskontorets-utredning/>

⁵ Tidigare remissyttranden finns på NTR:s hemsida, nedan länk till remissyttrandet från år 2023: <https://transportrad.se/sjofartsverkets-forslag-till-foreskrifts-och-avgiftsandringar-infor-2024/>