

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande

Er beteckning: 16-03061

Göteborg 2016-11-10

Remissvar avseende förslag till ändringar av föreskrifter om farleds- och lotsavgifter

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Föreningen Svensk Sjöfart har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne och önskar lämna följande synpunkter.

1 Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart är mycket bekymrad över Sjöfartsverkets förslag till höjningar av farleds- och lotsavgifter och effekterna det innebär för svensk arbetsmarknad, samhällsekonomin, sjöfartens konkurrenskraft samt klimat- och miljöpåverkan och stödjer därför inte förslag till ändringar av föreskrifter. Höjningar av avgifter för sjöfarten stämmer inte överens med de breda politiska ambitionerna om att stärka sjöfartens konkurrenskraft för att mer transporter ska gå på vattenvägen.

Den tillhörande konsekvensutredningen anser vi är bristfällig och framförallt saknar vi en analys över hur sjöfartens men också hur svensk konkurrenskraft generellt påverkas av de föreslagna höjningarna av farleds- och lotsavgifter. Föreningen har, liksom flera andra organisationer och myndigheter, även i tidigare remissvar till Sjöfartsverket påpekat avsaknad av grundliga konsekvensutredningar till förslag om ändringar gällande farleds- och lotsavgifter. Vi är mycket bekymrade över att Sjöfartsverket inte tycks ta till sig av den massiva kritiken rörande bland annat bristerna i processen, konsekvensutredningen och risken för *modal backshift* som konsekvens av förslagen.

2 Förslag till avgiftshöjning av farleds- och lotsavgifter

2.1 Allmänt

Sjöfartsverket är ett affärsverk med ett räntabilitetsmål som kräver att myndigheten går med vinst och levererar överskott till staten. Farledsavgiften finansierar Sjöfartsverkets verksamhet, samtidigt som majoriteten av EU:s länder inte har några statliga farledsavgifter. De nuvarande svenska farledsavgifterna utgör därför en konkurrensnackdel för handelssjöfart på Sverige och för det svenska näringslivet. Trafikverken finansieras på olika sätt: Trafikverket finansieras med anslag (skattemedel), medan Sjöfartsverket (och Luftfartsverket) bedrivs som affärsdrivande verk. Det är inte rimligt att handelssjöfarten betalar ett avkastningskrav till staten genom farledsavgifter.

Föreningen Svensk Sjöfart noterade och välkomnade att tidigare regering förstärkte Sjöfartsverkets ekonomi för att undvika avgiftsökningar i den s.k. sjöfartsmiljarden. Detta skedde i form av ökade anslag kopplade till Sjöfartsverkets ansvarsområde med 1 035 miljoner kronor fördelat på åren 2014-2016. 45 miljoner kronor tillfördes såsom en permanent årlig höjning av anslagna medel till sjö- och flygräddningsverksamhet medan 900 Mkr är en tillfällig satsning fördelad i tre år till isbrytning samt drift av farleder, kanaler och slussar.

Föreningen har tidigare framfört oro över aviserade höjningar av avgifter om anslag för bland annat isbrytningen försvinner. Föreningen har länge krävt att just isbrytningen ska skattefinansieras och därmed likställas med vinterhållning på väg. Det är viktigt att grundprincipen för att ta ut avgifter enligt regeringsformen efterlevs. Avgifter kräver att de är kopplade till viss nytta för kollektivet för vilket avgiften belastas. Vi ställer oss tveksamma till om ett alltför brett uttag av avgifter från kollektivet som för isbrytning och viss räddningstjänst på land uppfyller dessa lagkrav.

2.2 Förslaget går emot politiska ambitioner om att stärka sjöfartens konkurrenskraft

Föreningen Svensk Sjöfart är positiv till de politiska ambitioner som finns, nu senast uttryckta i Infrastrukturpropositionen och statsministerns regeringsförklaring, för att stärka sjöfartens konkurrenskraft, vilket är avgörande för att få till mer klimatsmarta transporter och att nyttja de infrastrukturella resurserna på ett mer hållbart sätt.

Tyvär går de aviserade höjningarna av farleds- och lotsavgifter tväremot de ambitionerna. Föreningen Svensk Sjöfart är mycket bekymrad över de negativa effekter höjningar av avgifter innebär för svensk arbetsmarknad, samhällsekonomi, sjöfartens konkurrenskraft samt klimat- och miljöpåverkan.

Föreningen Svensk Sjöfart anser att regeringen snarast behöver finna alternativ för att kompensera det minskade anslaget. Ett konkret förslag är att regeringen motfinansierar den del som näringen idag själva lägger på miljödifferenteringen genom farledsavgifterna. Detta skulle ge direkt effekt och säkert hamna hos den sjöfart som är och vill bli mer grön. Ett ytterligare förslag föreningen fört fram är att regeringen reducerar, eller mer rimligt, tar bort Sjöfartsverkets räntabilitetskrav. Därtill behöver Sjöfartsverkets effektiviseringsarbete intensifieras så att sjöfartsnyttan av insatta medel ökar redan under kommande år 2017.

2.3 Konsekvensutredning

Den tillhörande konsekvensutredningen anser vi är bristfällig och framförallt saknar vi en analys över hur sjöfartens men också hur svensk konkurrenskraft generellt påverkas av de föreslagna höjningarna av farleds- och lotsavgifter. Vi menar att ökade kostnader för logistiken kan äventyra delar av den svenska basnäringen som är mycket viktig för svensk ekonomi. Vidare anser vi det anmärkningsvärt att Sjöfartsverket i tidigare förslag om ändringar gällande farleds- och lotsavgifter förutsatt fortsatt anslag och inte analyserat konsekvenser av eventuella minskade anslag från staten.

3 Förslag till ny avgiftsmodell

Sjöfartsverket nämner i remissen det förslag på ny avgiftsmodell för farleds- och lotsavgifter som lades ut på remiss den 15 mars 2016, som var tänkt att införas den 1 januari 2017, och att Sjöfartsverket beslutat att skjuta upp införandet till den 1 januari 2018.

Föreningen Svensk Sjöfart har i samråd med medlemmar studerat och analyserat förslaget på ny avgiftsmodell och tillhörande konsekvensutredning och remissvar lämnades i maj 2016. Föreningen Svensk Sjöfarts remissyttrande: <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/2016-05-30-Remissyttrande-avseende-förslag-till-nya-föreskrifter-om-farleds-och-lotsavgifter.pdf>

Förslaget på ny avgiftsmodell har bland annat kritiserats för att inte leda till nödvändig miljöstyrning och i linje med föreningen Svensk Sjöfarts synpunkter har flertalet andra remissinstanser uttryckt oro för att förslaget innebär att gods- och passagerartransporter på köl kommer att minska. Synpunkter har även framförts om bristfällig dialog i framtagandeprocessen samt att förslaget inte är tillräckligt genomarbetat och att det finns allvarliga brister i konsekvensutredningen.

Föreningen Svensk Sjöfart förvånas av och beklagar att Sjöfartsverket inte tagit hänsyn till flera av de synpunkter som framförts i tidigare remissyttrande. Exempelvis har vi framfört att förslaget på ny avgiftsmodell slår särskilt hårt mot kust- och närsjöfarten. Vilket är anmärkningsvärt med tanke på att Sjöfartsverket samtidigt har i uppdrag av regeringen att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige och föreslå åtgärder för att öka denna typ av trafik. Ökade avgifter torde inte bli ett av förslagen man för fram i utredningen för att gagna inlands- och kustsjöfarten!

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av alla inkomna remissvar¹ och noterar att flertalet remissinstanser (såväl myndigheter, organisationer och enskilda företag), i linje med föreningen Svensk Sjöfarts synpunkter, uttrycker oro för att förslaget innebär att gods- och passagerartransporter på köl med största sannolikhet kommer minska och inte leda till nödvändig miljöstyrning. Transportstyrelsen och Trafikverket har i likhet med föreningen noterat bristen på konsekvensutredning i dessa delar.

Föreningen Svensk Sjöfart har även tidigare framfört att förslaget om ny avgiftsmodell inte är tillräckligt genomarbetat och att spelreglerna inte är klara innebär allvarlig tidsproblematik gällande kontraktsförhandlingar och budgetar. Branschen behöver tillräckligt med implementeringstid för en seriös hantering av frågan.

Föreningen Svensk Sjöfart har under många år aktivt drivit på för en vidareutveckling av Sjöfartsverkets farledsavgifter och hamnarnas avgifter vilket inte minst har visats genom ett antal partsöverenskommelser mellan Sjöfartsverket, föreningen Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar. Både Svensk Sjöfart som förening men framförallt våra medlemmar är världsledande i att proaktivt och konkret arbeta med miljö- och klimafförbättrande åtgärder. Vi har även i denna process i flera fall försökt stå Sjöfartsverket bi, men har upplevt processen som stängd. Detta är förvånande med tanke på samarbetet som drivit miljöutvecklingen under många år.


Att införandet av ny avgiftsmodell skjuts fram välkomnar föreningen och vi önskar att Sjöfartsverket bjuder in berörda parter till en riktig dialog så att vi tillsammans kan skapa morgondagens system som styr rätt och skapar incitament som samverkar med den otroliga innovationskraft för en mer klimatsmart sjöfart som finns hos våra medlemmar. Föreningen har också i tidigare remissvar lyft behovet av att farledsavgifterna och framför allt miljöindexet samråds med regelgivande myndighet Transportstyrelsen för att maximera effekten av miljöregler och miljöstyrning, något som tidigare inte skett. Generellt saknar föreningen samråd mellan olika myndigheter på trafikområdet i arbetet.

Vi har varit tydliga med att vi gärna med och arbetar fram en avgiftsmodell som leder oss mot minskade utsläpp och högre samhällsnytta.

Föreningen Svensk Sjöfart önskar att miljödifferenteringen i avgiftsmodellen breddas och att det görs justeringar redan nu i nuvarande avgiftsmodell för att uppmuntra och stödja de rederier som redan idag gjort stora miljöinvesteringar, de s.k. *early movers*. Vi diskuterar gärna hur detta skulle kunna ske för att införas så snart som möjligt. Det skall noteras att ett antal hamnar i Sverige och Nord- och Östersjön tagit beslut om denna typ av rabatt. Sjöfartsnäringen tar alltså konkret ansvar i att bidra utvecklingen av en miljö- och klimateffektiv sjöfart. Det är viktigt att staten genom Sjöfartsverket också gör det, både för att konkret stödja denna utveckling och för att skicka en viktig signal om att näringens steg mot bättre miljö, stärkt konkurrenskraft och ökad social hållbarhet är rätt väg framåt.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Pia Berglund

VD

Christina Palmén

Föredragande

¹ Föreningen Svensk Sjöfarts sammanställning av alla inkomna remissvar: <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2016/10/FSS-sammanstallning-inkomna-remissvar-avseende-forslag-till-nya-foreskrifter-om-farleds-och-lotsavgift.pdf>