

Sjöfartsverkets nya avgiftssystem hotar miljön och den politiska intentionen att flytta gods från land till vatten

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. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter cirka 100 000 personer och är en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.

Vi stödjer miljödifferiering av farledsavgifterna

Svensk Sjöfart har länge stött en kraftig miljödifferiering av farledsavgifterna för att premiera miljövänlig sjöfart. Tyvärr visar beräkningar att Sjöfartsverkets nya beslutade avgiftssystem inte är tillräckligt för att motivera investeringar i och drift av miljöförbättrande åtgärder. Svensk Sjöfart har lång erfarenhet av miljöarbete och medlemmarna arbetar intensivt med miljöfrågorna. I många fall är de i teknikutvecklingens framkant globalt sett. Våra medlemmar har aldrig förväntat sig att Sjöfartsverket ska stödja själva investeringsfasen för våra miljöinvesteringar men däremot att de ska bidra till de dagliga morötterna och motivera snarare än straffa early movers.

Nytt avgiftssystem hotar sjötransporter och politiska mål

Beräkningarna visar att det nya avgiftssystemet leder till höjda avgifter och därmed ökade intäkter för Sjöfartsverket. Incitament till att använda installerad miljöförbättrande utrustning försvinner, så som exempelvis redan installerade katalysatorer, med följden att katalysatorer kommer att stängas av på bekostnad av miljön. Svensk Sjöfart menar att Sjöfartsverkets interekonomiska mål, vilket inkluderar ett krav på avkastning till staten, återigen har fått styra utformningen av avgiftssystemet. Viljan att minska klimat- och miljöpåverkan och flytta gods från väg till vatten förefaller bara varit ett spel för gallerierna! Sjöfartsverkets beslut försämrar förutsättningarna att frakta mer gods på vattenvägen. Samtidigt har Sjöfartsverket i uppdrag av regeringen att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige inklusive dess hinder.

Allvarliga brister i konsekvensutredningen

Svensk Sjöfart har tillsatt en expertgrupp i frågan. Gruppen har bred representation av olika fartygs- och trafiksegment. Beräkningar av det nya avgiftssystemet har utförts och analyserats med hög nogsamhet. Vi hävdar att de siffror som presenteras i konsekvensutredningen är direkt felaktiga. Motsvarande beräkningar på våra medlemmars fartyg visar andra siffror och i flera fall betydligt höjda avgifter! Vi saknar delar i konsekvensutredningen gällande miljö-, trafiksäkerhet- och hälso- och regionala aspekter samt konkurrens mellan transportslagen. Vidare saknar vi en analys över hur sjöfartens, men också svensk konkurrenskraft generellt, påverkas om isbrytningen inte skattefinansieras såsom Sjöfartsverket beräknat och avgifterna därmed höjs ytterligare 15 procent.

Sjöfartsverkets dialog brister

Det är mycket olyckligt att Sjöfartsverket inte bjudit in till samråd under processen. Många fundamentala misstag hade då kunnat korrigeras i tid. Vi har förslagit enkla ändringar för att närma oss de klimat- och miljöeffekter samt den överflyttning av gods till sjö som vi upplever att regeringen och riksdag driver. Vi har under många år aktivt drivit på för en vidareutveckling av Sjöfartsverkets farledsavgifter och hamnarnas avgifter vilket inte minst har visats genom ett antal partiöverenskommelser mellan Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar och Svensk Sjöfart. 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.

Regering och riksdag måste reagera nu!

Vi förväntar oss nu att politikerna reagerar då en myndighet tydligt styr bort från målet att öka gods och passagerare på våra vattenvägar. Sjöfartsverket har inte använt "sjöfartsmiljarden" för att minska sina kostnader som avsikten var. Som konsekvens av att kostnadsmassan kvarstår eller har ökat krävs ökade farledsavgifter. Beslutat system leder samhället åt fel håll. Föreningen är bekymrad över att anslag till isbrytningen kommer att tas bort. Isbrytningen bör skattefinansieras på samma sätt som sker på vägsidan. Vi vill att regeringens ambition om att skapa "EU:s bästa regelverk för sjöfart" såsom beskrivet i regeringens Maritima Strategi från 2015, påskyndas med målet att avlasta landinfrastrukturen, ge likvärdiga konkurrensvillkor med andra länder samt möta framtida utmaningar. Sjöfartsverkets nya avgiftssystem går tvärt emot den politiskt breda ambitionen!

Svensk Sjöfart menar att politiker nu behöver ta krafttag och styra mot de mål de själva satt upp avseende mer gods till sjöss och minskad klimatpåverkan. Därför behöver politiker ta i frågan om Sjöfartsverkets finansiering. De svenska farledsavgifterna är en konkurrensnackdel för handelssjöfart på Sverige och för svenskt näringsliv då majoriteten av EU:s länder inte har några statliga farledsavgifter. Det är orimligt att handelssjöfarten betalar ett avkastningskrav till staten genom farledsavgifter.