

PRESSMEDDELANDE

3 oktober 2016

Sjöfartsverkets nya avgifter hotar sjöfarten

Sjöfartsverket aviserar två stora förändringar av de farledsavgifter som handelssjöfarten betalar till verket. För det första kommer det redan nästa år införas en generell höjning av avgifterna för att täcka ett minskat statsanslag till Sjöfartsverket. För det andra kommer det införas en ny avgiftsmodell för farledsavgifter som gäller från och med 2018.

- Det minskade anslaget från staten är mycket bekymmersamt för svensk arbetsmarknad, samhällsekonomi, svensk konkurrenskraft samt klimat- och miljöpåverkan. Att regeringen nu väljer att inte finansiera exempelvis isbrytning noterades då budgeten lades fram i förra veckan. Vi är naturligtvis inte nöjda med detta. Vi anser att regeringen snarast behöver finna andra vägar för att flytta gods till sjöfarten, gärna utifrån miljöperspektivet då vi är ett mycket klimatsmart transportslag. Ett konkret förslag är att regeringen motfinansierar den del som näringen idag själva lägger på miljödifferenteringen genom farledsavgifterna (idag ca.70 miljoner). Detta skulle ge direkt effekt och säkert hamna hos den sjöfart som är och vill bli mer grön, säger Pia Berglund, vd Svensk Sjöfart.

Regeringen har tagit fram en maritim strategi med mål att skapa EU:s bästa regelverk och har även gett Sjöfartsverket i uppdrag att undersöka hur man kan stärka kust- och närsjöfartens konkurrenskraft. Regeringen har även gett Sjöfartsverket i uppdrag att se hur man kan stärka sjöfartens konkurrenskraft. Men beslutet om höjningar av avgifter stämmer inte överens med den breda politiska ambitionen, menar Berglund.

- Föreningen Svensk Sjöfart är positiva till de nationella och internationella politiska ambitioner som finns för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Det är avgörande för att få till fler klimatsmarta transporter. Transportsektorn står idag för en tredjedel av våra klimatutsläpp, om vi kan få över fler transporter till sjövägen kan vi göra stor skillnad för utsläppen. Men det kräver att vi har möjlighet att prismässigt konkurrera med andra transportslag, säger Pia Berglund. Då är stora avgiftshöjningar inte rätt väg att gå.

Sjöfartsverket är ett affärsverk med ett räntabilitetsmål, det innebär att myndigheten måste gå med vinst och leverera överskott till staten. Farledsavgiften finansierar Sjöfartsverkets verksamhet, samtidigt som majoriteten av EU:s länder inte har några statliga farledsavgifter. Föreningen Svensk Sjöfart föreslår att regeringen, för att kompensera det minskade anslaget till Sjöfartsverket, tar bort eller i alla fall minskar Sjöfartsverkets avkastningskrav.

- Det är inte rimligt att staten ställer höga vinstkrav på en myndighet samtidigt som man minskar dess anslag. Verket måste därför öka sina intäkter genom att höja avgifterna och på så sätt försäkra sjöfartens konkurrenskraft. Vi är bekymrade över att ena handen inte vet vad den andra gör, avslutar Pia Berglund, VD, Svensk Sjöfart.

Den nya avgiftsmodellen, som ska träda i kraft 2018, har dessutom kritiserats för att inte ge de miljöstyrande effekter Sjöfartsverket uttrycker som en ambition med det nya systemet. En majoritet av remissinstanserna har uttryckt oro för att även här blir effekterna minskad konkurrenskraft för sjöfarten och synpunkter har även framförts på framtagandeprocessen och brister i konsekvensanalysen. Svensk Sjöfart hoppas nu att Sjöfartsverket lyssnar på kritiken om tillsammans med aktörerna jobbar fram en ny modell som stärker de rederier som redan har gjort stora miljöinvesteringar.