

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande

Er beteckning: 19-03047, 19-03048

Göteborg 2019-09-02

Remiss av förslag till ny avgiftsföreskrift avseende Sjöfartsverkets farledsavgifter (SJÖFS 2018:18) samt Remiss av förslag till ny föreskrift avseende Sjöfartsverkets lotsavgifter (SJÖFS 2018:19)

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.

Svensk Sjöfart är tacksamma över att ha givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne. Vi tar tagit del av förslaget och tillhörande konsekvensutredning och lämnar följande synpunkter.

Sammanfattning

Svensk Sjöfart avstyrker förslagen om ytterligare höjningar av farleds- och lotsavgifter och förordar att avvakta eventuella höjningar tills initierad analys avseende effekterna av de senaste årens förändringar rörande den nya avgiftsmodellen och de redan beslutade avgiftshöjningarna är färdig och diskuterad med bl.a. myndighetens uppdragsgivare.

Förslaget till ändrade avgifter innebär försämrad konkurrenskraft för sjöfarten och därmed svensk industri i en tid när lågkonjunktur och omfattande osäkerheter rörande bl.a. frihandel förutspås få stora konsekvenser för handel, sjöfart och svensk export. Förslaget går också på tvärs med regering och riksdagens ambition om att styra om mer gods från land till sjö och den godsstrategi regeringen har som grund.

Svensk Sjöfart konstaterar att Sjöfartsverket är underfinansierat och föreningen har vid olika sammanhang framfört till regeringen att ytterligare medel bör tillföras Sjöfartsverket¹. Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation är inte ny. Svensk Sjöfart har under lång tid efterfrågat ett helhetsgrepp och översyn av Sjöfartsverkets roll, uppgifter och avgifter och hur verkets verksamhet finansieras så att de politiska målen kan nås.

De föreslagna höjningarna om ca 55 miljoner kronor (lotsavgifter + ca 30 miljoner, farledsavgifter + ca 25 miljoner) bör ses i tillägg till de generella höjningarna om ca 265 miljoner kronor² som Sjöfartsverket infört på farleds- och lotsavgifter under de senaste tre åren.

I tillägg till de generella avgiftshöjningarna införde Sjöfartsverket under 2018 en ny modell för beräkning av farleds- och lotsavgifter som för flera rederier inneburit ytterligare kraftigt höjda avgifter och en försämrad miljöstyrning. En jämförelse av Sjöfartsverkets årsredovisningar 2016 och 2018 visar att Sjöfartsverket år 2018 tog ut ca 316 miljoner kronor mer i farleds- och lotsavgifter jämfört med 2016. Läger vi till avgiftshöjningarna som Sjöfartsverket införde 1 januari 2019 (enligt Sjöfartsverket + ca 50 miljoner kronor), innebär det att Sjöfartsverket idag tar ut över 360 miljoner mer i avgifter.

¹ Bilaga 1: PM Sjöfartsverkets avgifter

² Siffrorna för de generella avgiftshöjningarna baseras på uppgifter i Sjöfartsverkets remisser.

Skillnader i Sjöfartsverkets intäkter från farleds- och lotsavgifter 2016 och 2018, 1000 kr

	2016	2018	Skillnad
Farledsavgifter	937 019	1 204 763	+ 267 744, + 28,6 %
Lotsavgifter	526 117	574 861	+ 48 744, + 9,3 %
Totalt	1 463 136	1 779 624	+ 316 488, + 21,6 %

Bakgrund³

Sjöfartsverket är ett affärsverk med ett räntabilitetsmål som kräver att myndigheten går med vinst och levererar överskott till staten. Farledsavgiften finansierar Sjöfartsverkets verksamhet. Farledsavgifter är nära nog unikt för Sverige (och Finland) i ett europeiskt perspektiv. Isproblematiken likaså. De nuvarande svenska farledsavgifterna utgör därför en konkurrensnackdel för handelssjöfart på Sverige och för det svenska näringslivet. Trafikverket finansieras på olika sätt: Trafikverket finansieras till stor del med skattemedel, medan Sjöfartsverket (och LfV) bedrivs som affärsdrivande verk. Svensk Sjöfart anser att vinstkravet på verket ska tas bort och mer offentliga medel måste in i systemet, bland annat för att finansiera isbrytningen.

Svensk Sjöfart noterar att Finland förlängt beslut om att sänka farledsavgifterna i Finland med 50 procent för att stärka finskt näringsliv i samband med att strängare (och dyrare) krav på fartygsbränsle infördes 2015.

Det hävdas i remissunderlaget att verket, före de tre senaste årens avgiftshöjningar, inte genomfört höjningar på många år. Det må vara riktigt, men det är ju tämligen självklart med tanke på den tillförda sjöfartsmiljarden⁴ samt det faktum att verket också fick tillbaka hela summan för farledsavgifter som tidigare täckte Sjöfartsinspektionens verksamhet vilket utgör cirka 150 miljoner kronor per år; något som nu istället täcks med avgifter från Transportstyrelsen. Så totalt har kostnaderna för samma tjänster ökat medan verket inte längre behöver täcka kostnaderna för Sjöfartsinspektionens verksamhet. Vi noterar dock att verket har lyckats göra vissa effektiviseringar och har aviserat att man avser att gå vidare med ytterligare förslag på effektiviseringar vilket vi naturligtvis välkomnar.

Svensk Sjöfart har aktivt följt Sjöfartsverkets process med förslag och genomförande av avgiftshöjningar och nytt avgiftssystem de senaste åren. Svensk Sjöfarts medlemmar har lagt åtskilligt med tid på att göra beräkningar och analysera Sjöfartsverkets förslag och lämnat synpunkter och beräkningsexempel till Sjöfartsverket de senaste åren.

Svensk Sjöfart hänvisar till tidigare remissyttranden i frågan:

- 18-03417:<http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Remissyttrande-Svensk-Sj%C3%B6fart-18-03417-Sj%C3%B6fartsverkets-f%C3%B6rslag-farleds-och-lotsavgifter.pdf>
- 18-02291:http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/FSS-remissvar-p%C3%A5-Sj%C3%B6V-f%C3%B6rslag-till-ny-avgiftsf%C3%B6reskrift-avseende-Sj%C3%B6V-farledsavgifter_.pdf
- 17-01633:<http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Remissyttrande-Svensk-Sj%C3%B6fart-17-01633-Sj%C3%B6fartsverkets-f%C3%B6rslag-lotsavgifter.pdf>
- 16-03061:<http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/16-03061-Remissyttrande-F%C3%B6rslag-till-%C3%A4ndringar-av-f%C3%B6reskrifter-om-farleds-och-lotsavgifter.pdf>
- 16-00810:<http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/2016-05-30-Remissyttrande-avseende-f%C3%B6rslag-till-nya-f%C3%B6reskrifter-om-farleds-och-lotsavgifter.pdf>

³ Den som är väl insatt i Föreningen Svensk Sjöfarts tidigare framförda åsikter och argument avseende förändringarna i farledsavgiftsmodell och höjningar av farleds- och lotsavgifterna ser en del repeterat nedan. Det repeteras för tydligheten och för att den mer oinvidige enkelt ska få en komplett bild.

⁴ 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.

Svensk Sjöfart har tagit del av alla inkomna remissvar till Sjöfartsverket de senaste åren gällande farleds- och lotsavgifter. Vi kan inte annat än notera och förvånas över att Sjöfartsverket inte tycks beakta den omfattande kritik och mängden synpunkter från sjöfartens aktörer, transportköpare, näringsliv och systemmyndigheter rörande bland annat bristerna i processen, konsekvensutredningen och risken för *modal backshift* som konsekvens av förslagen.

Svensk Sjöfart var 2008 först ut i Europa att anta Kommissionens nollvision om en sjöfart utan negativ påverkan i luft och vatten samt antog våren 2015 en unik Klimatfärdplan med visionen om noll emissioner till 2050. Våra medlemmar är världsledande i miljö- och klimatvänlig sjöfart och har investerat mångmiljardbelopp i fartygsflotten för att minska fartygens påverkan på miljö- och klimat. Det var för oss glädjande att Sjöfartsverket 2015 aviserade en ambition att utveckla ett reviderat avgiftssystem som skulle leda till ökad miljöstyrning genom miljödifferentierade farledsavgifter, för att på så vis ge incitament för ytterligare investeringar i gröna fartyg. Vi vill ha en effektiv och kraftfull miljöstyrande modell, de som satsar mot en allt mer hållbar sjöfart ska premieras.

Svensk Sjöfart är väl medvetna om Sjöfartsverkets högst bekymmersamma ekonomiska situation och att ett omfattande ekonomiskt tillskott behövs. Vi är också väl medvetna om de politiska ambitionerna om att använda sjöfarten i ökad utsträckning grundade i önskemålet om svensk konkurrenskraft, trängsel på landinfrastruktur, det omfattande antalet dödade (ca 400) och allvarligt skadade (ca 4000) i landtransportsystemet, miljö- och klimatperspektivet och kostnaden för att upprätthålla och utveckla landinfrastrukturen.

Dessvärre har vi vid upprepade tillfällen under de senaste åren haft anledning att bli besvikna, dels för att avgifterna höjts kraftigt, vilket motverkar den politiska ambitionen att flytta gods från väg till sjöfart, men också för att avgiftsmodellens utformning, som helhet, ger en försämrad miljöstyrning jämfört med det tidigare avgiftssystemet.

Många rederier har investerat stora belopp i miljö- och klimatsmarta fartyg, och när dessa nu vittnar om kraftiga avgiftshöjningar blir det tydligt hur misslyckat miljöstyrningen inom farledsavgiftssystemet blivit. Miljörabatten är idag en marginellt liten del i Sjöfartsverkets avgiftsmodell och den har dessutom minskat sett på totalen om man jämför med tidigare år. Och eventuella miljörabatter som fartyg får i det nya avgiftssystemet försvinner på grund av tillägg av nya avgifter.

Förslaget går emot politiska ambitioner om att stärka sjöfartens konkurrenskraft

Svensk Sjöfart är positiv till de politiska ambitioner som finns 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. Sjöfartsverkets förslag om att ytterligare höja avgifterna påverkar sjöfartens konkurrenskraft negativt och därmed svensk industri. Att belasta befintlig sjöfart med mer avgifter går tväremot de politiska ambitionerna om mer gods och passagerare på köl.

Trafikanalys rapport⁵ om sjöfartens internationella konkurrenssituation visar att sjöfarten är det mest miljö- och klimatvänliga transportmedlet. Trots det ökar nu internaliseringsgraden ytterligare vilket betyder att man är det trafikslag som betalar mest för sina samhällsekonomiska kostnader. Sjöfarten gör, när den används, dessutom stor samhällsnytta genom att minska trängseln på vägar och järnvägar och de säkerhetsmässiga aspekterna talar också för att de transportpolitiska målen är högst rimliga. Att internaliseringsgraden ökat beror främst på de höjda farledsavgifterna.

Svensk Sjöfart har även i tidigare remissvar påpekat att det är viktigt att politiken ger Sjöfartsverket de förutsättningar som krävs för att kunna klara sitt uppdrag utan att försämma industrins konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

⁵ <https://www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575/>

Korssubventionering från farledsavgifterna till lotsningsverksamheten

Idag finansieras Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet delvis genom farledsavgifterna. Med avseende på korssubventionering av lotsningsverksamheten genom farledsavgifterna saknar vi i remissen information om hur farledsavgifterna påverkas/justeras med anledning av de föreslagna höjningarna av lotsavgifterna. **Avser Sjöfartsverket att vid höjning av lotsavgifter kompensera sjöfartsnäringen med motsvarande sänkning av farledsavgifter?**

Vidare frågar vi oss om det är meningen att Sjöfartsverkets obalans i ekonomin ska minska sjöfartens konkurrenskraft och motverka utvecklingen till mer miljö- och klimatsmarta transporter? Vi efterfrågar ett helhetsgrepp och översyn av Sjöfartsverkets organisation och avgifter samt finansiering av kostnader kopplade till Sjöfartsverkets verksamhet. Bland annat bör det ses över hur lotsningsverksamheten kan effektiviseras till exempel vad det gäller struktur av lotsområden och delande av resurser och utökad flexibilitet. Detta är särskilt viktigt då verksamheten idag inte är finansierad av sig själv.

Sjöfartsverket har genom den nya avgiftsmodellen infört en så kallad beredskapsavgift som en del av farledsavgiften. Beredskapsavgiften är en del av farledsavgiften som inte är miljödifferenterad och för många rederier har beredskapsavgiften stor inverkan på de totala farledsavgiftskostnaderna. Svensk Sjöfart ställer sig högst tveksamma till om denna beredskapsavgift uppfyller kraven på skatt kontra avgift och vi ber verket utreda detta vidare.

Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell

I tillägg till de kraftiga höjningarna av avgifter som Sjöfartsverket genomfört senaste åren har verket från 1 januari 2018 infört en ny modell för beräkning av farleds- och lotsavgifterna. Detta trots att förslaget på den nya modellen kritiserades av majoriteten av remissinstanserna, inklusive ett flertal myndigheter, dels för att nya avgiftsmodellen leder till försämrade konkurrenskraft för sjöfarten och minskad miljöstyrning.

Trafikanalys fick våren 2017 i uppdrag av regeringen att analysera miljökonsekvenserna av Sjöfartsverkets förslag till förändrat farledsavgiftssystem. Trafikanalys rapport⁶, som publicerades i juli 2017, visar att miljödifferenteringen i den nu införda avgiftsmodellen inte ger förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta. Trafikanalys skrev vidare i rapporten att de därtill inte kan utesluta att de föreslagna avgiftsförändringarna medför en risk för överflyttning av gods från sjöfart till väg och har därför svårt att se hur det nya systemet ska kunna bidra till regeringens övergripande mål att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart. Trafikanalys huvudförslag var därför att tillsvidare bibehålla dåvarande avgiftsmodell och under tiden ta fram mer underlag om hur en ny avgiftsmodell kan utformas för att ge effektivast möjliga miljöstyrning.

Trots den massiva kritik som framfördes tog Sjöfartsverket beslutet att införa den nya avgiftsmodellen. Verket bedyrade att den är intäktsneutral på totalen även om den kan påverka enskilda aktörer mycket olika, varför det av ekonomiska skäl inte borde varit någon brädska med införandet. Svensk Sjöfart har länge efterfrågat en utvärdering av effekter och konsekvenser av den nya avgiftsmodellen.

Svensk Sjöfart uppföljning och utvärdering av den nya avgiftsmodellen visar på det föreningen tidigare befarat; det nya avgiftssystemet skapar mindre miljöstyrning och ökar avgifterna markant för flera rederier.

Svensk Sjöfart har i flera omgångar framfört konstruktiva förslag på ändringar på det av Sjöfartsverket reviderade avgiftssystemet. Vi har fokuserat på systemets utformning, den kraftiga avgiftshöjningen som urholkar sjöfartens konkurrenskraft samt att systemet inte uppmuntrar till investeringar i miljö- och klimatfrämjande teknik/åtgärder. Svensk Sjöfart har upprepade gånger efterfrågat ett helhetsgrepp i frågan och kommit med flera konkreta förslag på förbättringar.

⁶ https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm_2017_9_miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter.pdf

Några av föreningens ståndpunkter och förslag⁷ avseende beräkningsmodellen, som även framförts i tidigare remissyttranden:

- Inkludera beredskapsavgiften i miljödifferenteringen
- Inför passageraravgiftstak
- Frekvensanlöpsrabatt från andra anlöpet
- Fler dräktighetsklasser eller linjär skala
- Hindra inte inlandssjöfarten
- Vikta NOx, CO2 och partiklar högre än andra utsläpp
- "Early movers"-rabatt

Svensk Sjöfart menar att de rederier som har ambitionen att ligga i hållbarhetens absoluta framkant bör premieras, vilket också var det initiala syftet med att införa en miljöstyrning i farledsavgiften. Bland våra medlemmar finns åtskilliga exempel där man tyvärr upplever att man missgynnas på bekostnad av fartyg som sällan anlöper Sverige och som inte har lika höga hållbarhetsambitioner men som erhållit lägre kostnadsökningar i det nya systemet.

PM Miljöincitament

I remissunderlaget ingår Sjöfartsverkets PM om miljöincitament, "*Sjöfartsverkets långsiktiga ambition kring miljöstyrning*". Svensk Sjöfart förvånas över att tidtabellen för arbetet med miljöstyrning i avgiftsmodellen igen har flyttats fram. Svensk Sjöfart fick så sent som i våras ta del av Sjöfartsverkets analys av miljöincitamentets utformning och gav inspel inför kommande remiss. Sjöfartsverket meddelade att remiss skulle publiceras i somras. Av senaste information tolkar vi att Sjöfartsverket ändrat planerna och att remiss är att vänta tidigast under nästa år.

För investeringar i miljö- och klimatförbättrande åtgärder är tydlighet och långsiktighet mycket viktigt.

Bra att det i underlaget lyfts att beslutet om ändringar i miljöincitament ska ge en god grund för långsiktighet och tydliga spelregler för branschen.

Rederiernas hållbarhetsarbete undermineras

Svensk Sjöfart menar att de rederier som har ambitionen att ligga i hållbarhetens absoluta framkant bör premieras, vilket också var det initiala syftet med att införa en miljöstyrning i farledsavgiften. Bland våra medlemmar finns åtskilliga exempel där man tyvärr upplever att man missgynnas på bekostnad av fartyg som sällan anlöper Sverige och som inte har lika höga hållbarhetsambitioner men som erhållit lägre kostnadsökningar i det nya systemet. Det kommer vi aldrig acceptera.

Nedan konkreta exempel på negativa effekter av den nya avgiftsmodellen och avgiftshöjningarna:

Vänertrafiken, Thunbolagen

- Kostnadsökningar av farledsavgifterna samtlig Vänertrafik + 72% och lotsavgifter + 87% mellan 2017- 2018.
- Effekt: minskning av godsvolymer till sjöss med 17% i Vänern.

Batteridrift, ForSea

- Hälften av fartygen (2 av 4) går på el
- Mellan 2016 till 2018 har farledsavgiften ökat från 16 till 32 miljoner kronor
- Miljörabatten har minskat från 30% av totala kostnaden till mellan 2-10%

⁷ Förslag till förbättringar, sida 13: <https://www.sjofartstidningen.se/assets/2018/07/avgiftsbilaga-web.pdf>

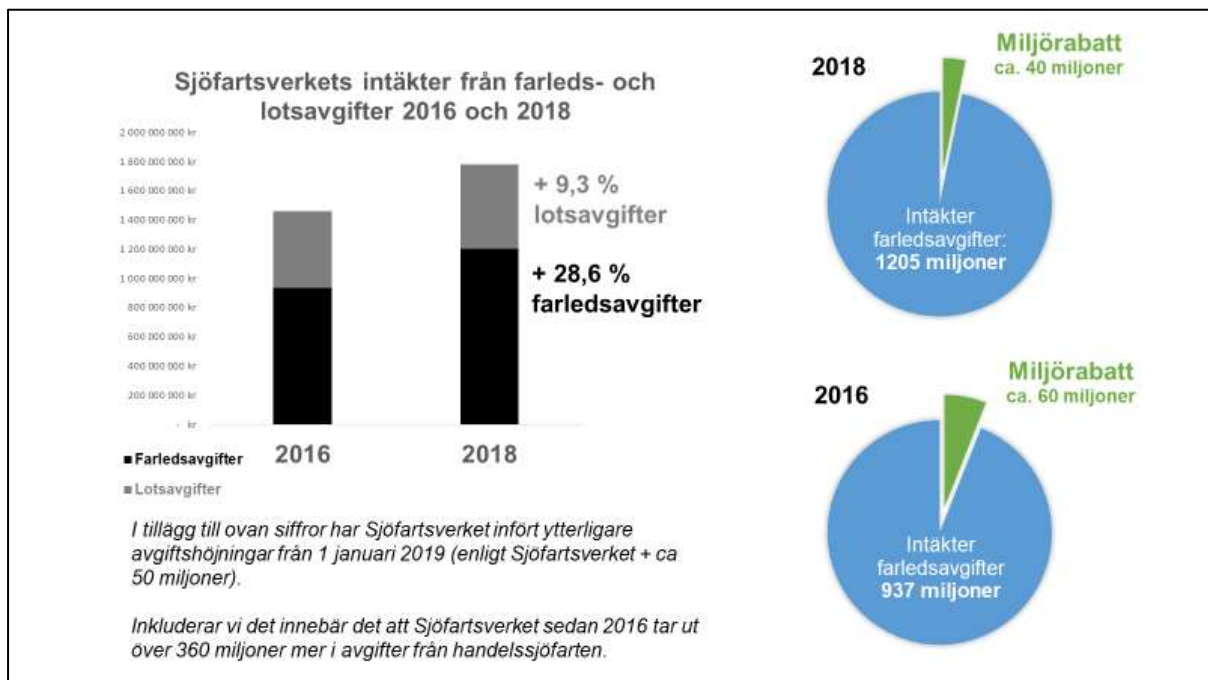
LNG-drift, Viking Line

- Mellan 2017-2018, ökning av farledsavgifter med 47,9%
- Viking Grace (som trots placering i högsta miljöklass) har under perioden fått ökade kostnader med + 87,9%

Fler exempel och beräkningar finns bland annat i Svensk Sjöfarts tidigare inskickade remissyttranden samt i följande temabilaga: <https://www.sjofartstidningen.se/assets/2018/07/avgiftsbilaga-web.pdf>

Storleken samt utbetalning av miljörabatten

För 2018 var miljörabatten budgeterad till 80 miljoner, vilket är lite i sig. Av dessa har endast omkring 40 miljoner utbetalats. I underlaget saknar vi analys och återkoppling från Sjöfartsverket om hur den inestående miljörabatten från förra året kommer branschen till gagn.



Att miljörabatten minskat kraftigt är mycket bekymmersamt och vi förväntar oss att Sjöfartsverket åtminstone använder den miljörabatt som man faktiskt budgeterat för. Miljörabatten är låg som den är och att vi nu ser att den blivit kraftigt sänkt är mycket oroande. Sjöfartsverkets kraftiga avgiftshöjningar och den sämre miljöstyrningen i den nya avgiftsmodellen är kontraproduktivt mot de klimat- och transportpolitiska målen.

För att säkerställa att medlen betalas ut till fullo så föreslår vi att föreskriften inkluderar en garanti att medlen skall komma sjöfarten tillgodo utan dröjsmål.

Konsekvensutredning

Vi ser återigen att Sjöfartsverkets remissunderlag är bristfälligt och framförallt efterlyser vi en analys över hur förslaget påverkar konkurrenskraften för sjöfarten, men också hur svensk konkurrenskraft generellt påverkas av de föreslagna ytterligare höjningarna av farleds- och lotsavgifter.

Svensk Sjöfart vill i sammanhanget understryka att vi även i tidigare remissyttranden påpekat att Sjöfartsverkets konsekvensutredningar till remisser gällande farleds- och lotsavgifter varit undermåliga. Vi har noterat att också

andra remissinstanser har haft synpunkter på konsekvensutredningarnas kvalitet. Bland annat har remissinstanser efterfrågat hur höjningar av Sjöfartsverkets avgifter påverkar konkurrenskraften för sjöfarten som trafikslag.

Svensk Sjöfart anser att det är anmärkningsvärt att Sjöfartsverket inte tycks ta till sig av kritiken och vi är bekymrade över vilka konsekvenser det får för sjöfarten och därmed svensk industri.

Sjöfartsverket lyfter i underlaget exempel på avgifternas andel av den totala kostnaden för en sjötransport. För de flesta branscher handlar det om att arbeta med alla kostnader man har, detta gäller inte minst sjöfarten. Att anföra att Sjöfartsverkets avgifter i vissa fall utgör en liten del är således irrelevant.

Vilken andel infrastrukturkostnaderna, i form av lotsning och farledsavgifter, utgör varierar stort inom branschen och beror helt och hållet på fartygsstorlek, last, trafikmönster, antal anlöp, längden på anlöp etc. I många fall, och framförallt för inlands och kustsjöfart, är avgifterna en betydligt större andel

Svensk Sjöfart noterar att Sjöfartsverket bitt VTI att under 2019 göra en utvärdering av avgiftssystemet. Svensk Sjöfart förutsätter att Sjöfartsverket inte genomför höjningar av avgifterna innan analysen är färdig och kunnat behandlats och diskuterats med bland annat politiken.

Det är viktigt att de senaste årens avgiftsförändringar nu objektivt belyses ur perspektiven:

- a) Sjöfartsverkets ekonomi,
- b) hur det slagit för sjöfartens segment
- c) vilka konsekvenser det haft för de transport-, miljö- och näringspolitiska målen.

De delar som bör ingå i en sådan analys innefattar farledsavgift i nivå och modell, lotsavgift och korssubventionering.

Svensk Sjöfart bistår gärna med ytterligare inspel och ser fram emot en utökad dialog till gagn för sjöfarten och klimatet.

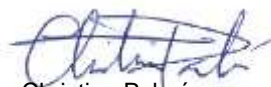
Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström

VD



Christina Palmén

Föredragande

Åtgärder för att få morgondagens farledsavgifter i linje med politiska målsättningar

Vikten av hållbara transporter och viljan att flytta över gods från väg till sjöväg har lyfts fram i regeringsförklaringen, olika propositioner och strategier så väl som i flera motioner i riksdagen. Dagens kraftigt höjda farledsavgifter motverkar dessa målsättningar och styr utvecklingen i fel riktning. För att nå målen om bl.a. mer gods och passagerare till sjöss, en minskad miljö- och klimatpåverkan, samt för att stärka svensk exportindustris konkurrenskraft krävs styrmedel som ligger i linje med de politiska ambitionerna.

Svensk Sjöfart föreslår mot denna bakgrund fem angelägna åtgärder:

- **Få ordning på Sjöfartsverkets situation, ex genom att:**
 - 1) **Inkludera investering i och drift av isbrytarna i den nationella infrastrukturplanen.**
 - 2) **Inkludera medel för drift och investeringar i syfte att halvera farledsavgifterna (i likhet med vad som har skett i Finland).**
- **Säkerställ att farledsavgifterna blir miljöstyrande på riktigt.**
- **Utvärdera och omarbota beräkningsmodellen för farleds- och lotsavgifter så att den uppfyller de politiska målen.**
- **Inför en oberoende tillsyn över farledsavgifter- och hamnavgifter, såsom redan sker på luftfartssidan, i syfte att säkerställa en fungerande avgiftssättning.**
- **Följ upp utvecklingen ex. genom ett regeringsuppdrag till Sjöfartsverket att genomföra effektiviseringar, samt att kontinuerligt se över och sänka kostnaderna för hela verksamheten.**

Det kan vidare övervägas om Sjöfartsverkets nuvarande organisationsform och inriktning, inkl. vinstkrav, är den bästa lösningen för att skapa störst samhällsnytta. En översyn av nuvarande organisationsform är därför motiverad, inklusive en särskild översyn av problematiken kopplad till pensionsskulden.

Bakgrund

Sverige är tillsammans med Finland ett av få länder i världen som har farledsavgifter, syftet med avgiften är att brukarna ska betala för de infrastrukturkostnader som användningen innebär. I syfte att säkerställa konkurrenskraften för exportindustrin har Finland sänkt sina farledsavgifter med 50 %. Sjöfarten är i Sverige det enda trafikslag som under den senaste 10 års perioden stått för samtliga direkta och indirekta kostnader. Sedan 2016 har dessutom stora förändringar av farleds- och lotsavgifterna skett. Dels höjningar av avgifterna under 2017, 2018 och 2019 och dels införande av en ny beräkningsmodell för avgifterna från 2018. Förändringarna innebär att Sjöfartsverket sedan 2016 tar ut över 360 miljoner mer från handelssjöfarten samtidigt som miljöincitamentet försämrats och straffar fartyg med hög miljö- och klimatprestanda som ofta anlöper Sverige. Sjöfarten finansierar dessutom vinterväghållningen till sjöss genom kostnaderna för isbrytningen.