



**Sveriges Hamnar**

Ett förbund inom TRANSPORTFÖRETAGET



SWEDISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Minister Anna Johansson, Näringsdepartementet

Stockholm 2016-07-18

## Öppet brev angående Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter, dnr 16-00810

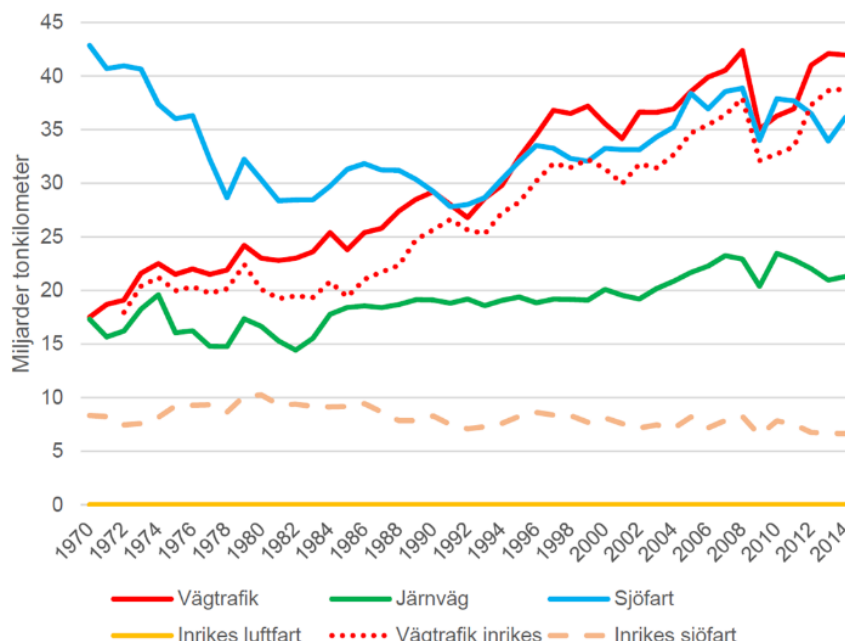
Sveriges Hamnar, Svensk Sjöfart och Sveriges Skeppsmäklareförening har följt Sjöfartsverkets arbete med förslaget till nytt avgiftssystem och även deltagit i den referensgrupp som bestått av kunder och intressenter. Referensgruppens möten handlade dock mest om principerna bakom avgiftssystemet. Flera av oss var positiva till de förändringar som föreslogs, det vill säga att korssubventioneringen skulle upphöra; att alla fartygstyper skulle behandlas lika och att miljöincitamentet skulle öka.

Först efter referensgruppens sista möte presenterade Sjöfartsverket sitt slutliga förslag till nytt avgiftssystem i form av ören och kronor genom sin remiss med diarienummer 16-00810. Det var först då våra medlemsföretag kunde räkna på hur det nya förslaget skulle slå i praktiken. Därefter upptäckte vi stora skillnader mellan våra medlemsföretags uträkningar och Sjöfartsverkets.

Undertecknande organisationer känner därför mycket stor oro över att Sjöfartsverkets styrelse nyligen gick vidare med förslaget som vi anser inte har konsekvensutretts tillräckligt väl för att kunna införas redan den 1 januari 2017.

För att nämna några delar av förslaget som är högst oroväckande:

Det nya avgiftsförslaget är inte designat enligt Sveriges intentioner, i bland annat EUs vitbok för transporter, om en överförflyttning från väg till sjöfart och järnväg. Med stor sannolikhet kommer förslaget istället att styra trafik bort från sjöfarten! Detta i ett läge då vi måste agera kraftfullt för att ha en rimlig chans att uppnå målen. Tilläggas kan det faktum att Sverige och Finland är de enda länder som belastar branschen med farledsavgifter och då har Finland halverat sina avgifter i syfte att stimulera sjöfarten. I figuren nedan visar Trafikanalys rapport på att ett trendbrott måste till snarast.



Figur 1.2: Godstransportarbete per trafikslag 1970-2014.  
Källa: (Trafikanalys, 2015)

Vidare kan vi konstatera att kryssnings- och färjetrafiken kommer att stå inför stora utmaningar med det nya förslaget. Även detta måste anses vara oroväckande då Regeringen i sin maritima strategi vill utveckla Sverige som kryssnings- och passagerardestination. Genom en minskad kryssnings- och passagerartrafik står den svenska turistnäringen inför stora utmaningar, med minskade intäkter till näringen såväl som till statskassan.

Vad det beträffar inlands- och kustsjöfarten har det nyligen tillsatts en utredning för att stärka dess utveckling. Det är anmärkningsvärt att Sjöfartsverket samtidigt tagit beslut som försämrar förutsättningarna för att transportera mer gods och passagerare på vattenvägen. Rimligtvis torde rätt ordning vara att denna utredning avslutas före det att ett nytt avgiftssystem sjösätts. Därtill ska påpekas att VTIs utredning om avgiftsuttag på de olika trafikslagen redovisas i november samt uppdraget att flytta mer gods till sjöfart i december, även dessa utredningar bör rimligtvis inväntas före nya avgifter sätts.

Flertalet av våra medlemsföretag ställer sig frågande till de siffror som presenteras i den mindre konsekvensutredning som Sjöfartsverket själva utfört i samband med att förslaget presenterades. Omfattande egna beräkningar har gjorts inom flera fartygssegment och vi är mycket oroad för att den nya avgiftsmodellen blir kontraproduktiv då flertalet beräkningar visar på generellt betydligt högre avgifter än de som Sjöfartsverket presenterar. Vi befarar att konsekvenserna blir en ännu större överflyttning från sjöfart till väg. Därtill visar beräkningar att flera av de fartyg som får betydligt höjda avgifter är fartyg som har hög miljö- och klimatprestanda, vilket är mycket anmärkningsvärt i ett avgiftssystem som har intentionen att premiera miljö- och klimatnyttan.

Vidare har Sjöfartsverkets egen konsekvensutredning förutsatt att isbrytningen fortsatt ska finansieras av staten. Ett förslag vi naturligtvis tycker vore en mycket bra lösning. Problemet är dock att det inte finns några politiska beslut om att så ska ske och därmed borde Sjöfartsverket presenterat en konsekvensutredning som inkluderar isbrytningen. Blir inte det statliga stödet till isbrytningen förlängt kommer avgifterna generellt att höjas med ytterligare cirka 15 procent – vilket ytterligare gynnar godstransporter på land framför dem längs kusten.

Vidare saknas delar i konsekvensutredningen gällande exempelvis miljö-, hälso- och trafiksäkerhetsaspekter samt konkurrens mellan transportslagen. Dessutom anser vi att det kan finnas besparingar i Sjöfartsverkets verksamhet där exempelvis andra myndigheter kan utföra vissa uppdrag som idag utförs av Sjöfartsverket (exempelvis Trafikanalys). Även detta borde utredas i syfte att hålla farledsavgifterna så låga som möjligt.

Den nya avgiftsmodellen ska enligt Sjöfartsverket vara intäktsneutralt för verket, varför det inte kan vara någon brådska att ny avgiftsmodell införs just nu då viktiga regeringsuppdrag både hos VTI och Sjöfartsverket själva ska redovisas under hösten/vintern. Redovisningen av dessa uppdrag bör avvaktas.

Slutligen kan även konstateras att våra grannländer arbetar intensivt med att avlasta landinfrastrukturen och därmed stärka sjöfarten. Finland har, som ovan nämnts, halverat sina farledsavgifter. I Norge har man beslutat om att statligt subventionera varje container som flyttas från lastbilar till sjöfart.

**Undertecknande organisationer önskar av ovanstående anledning att Regeringen beslutar om att genomföra en grundlig konsekvensutredning av förslaget till nytt avgiftssystem för sjöfarten innan det genomförs.**

**Tills dess anser vi att farledsavgifterna bör frysas på nuvarande nivå. Därmed skulle de utredningar som nyligen sjösatts med syfte att öka sjöfarten kunna arbeta i lugn och ro. Det blir näst intill provokativt att tillsätta en utredning som ska svara på frågan varför inlandssjöfarten inte ökar - samtidigt som just sjöfarten på de inre vattenvägarna får nästintill fördubblade statliga avgifter.**

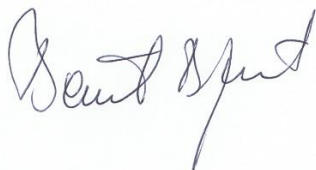
*Med vänlig hälsning*

**Joakim Ärlund**

VD, Sveriges Hamnar



VD, Svensk Sjöfart



**Berit Blomqvist**

VD, Sveriges Skeppsmäklareförening

Sveriges Hamnar  
Storgatan 19, Box 5384, 102 49 Stockholm  
Tel: 08 762 71 00  
E-post: [ports@transportföretagen.se](mailto:ports@transportföretagen.se)  
[www.svarigeshamnar.se](http://www.svarigeshamnar.se)

Svensk Sjöfart  
Östra Larmgatan 1, SE-411 07 Göteborg  
Tel: 031 384 75 00  
E-post: [info@sweship.se](mailto:info@sweship.se)  
[www.sweship.se](http://www.sweship.se)

Sveriges Skeppsmäklareförening  
Postgatan 4, 411 13 Göteborg  
Tel: 031 13 34 94  
E-post: [berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)  
[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)