BLÅTILLVÄXT.SE

Ökade kostnader för sjöfart äventyrar samhällsmålen

Blå Tillväxt är bra för miljön och skapar förutsättningar för nya arbetstillfällen. Branschorganisationen Svensk Sjöfart och fackföreningarna Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen arbetar tillsammans för framtiden i initiativet Blå Tillväxt. Sverige behöver nyttja sjöfartens möjligheter i högre utsträckning – för konkurrenskraften, ekonomin, arbetstillfällena och miljöns skull. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring.

Den uttalade politisk viljan att använda sjöfarten i högre utsträckning för att transportera gods och passagerare är bred. Företrädare från alla politiska partier för fram denna ambition i olika sammanhang och det är också en viktig pelare i Trafikverkets strategiska arbete. Som ett exempel på den uttalade politiska viljan sa statsminister Stefan Löfvén i regeringsförklaringen 2016 att ”Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart”. Även Alliansens företrädare talar ofta om behovet av ett ”modal shift” (att flytta det som går på väg till järnväg och sjöfart). Även Trafikutskottets ledamöter ger ofta uttryck för denna vilja.

Sjöfarten har under de senaste åren fått förbättrade konkurrensvillkor. Vi är i paritet med andra länder i flera avseenden. Detta är mycket välkommet. Det skapar jobb inom hela näringen men också inom tillverkningsindustrin. Det skapar miljönytta. Men det skapar också social nytta och förbättrad tillgänglighet på landinfrastrukturen. Denna utveckling går väl i linje med ovan nämnd politisk ambition.

Sjöfartsverkets ekonomi är usel. Den sjöfartsmiljard som fanns under åren 2014-16 gav temporär lättnad men hjälpte inte för att reducera kostnadsbasen i tillräcklig omfattning. Den nytillträdda Generaldirektören Katarina Norén har en tuff uppgift att få rätsida på ekonomin. Vi har stort förtroende för att Norén kommer att arbeta hårt och effektivt för att uppnå ett effektivare Sjöfartsverk men det tar tid. Risken är stor att det kommer att gå ut över svenskt näringsliv och jobbtillfällen om ökade avgifter införs för att råda bot på den ekonomiska situationen. Sjöfartsverket måste istället ges förändrade förutsättnignar. Annars nås inte de samhällspolitiska målen, trängseln på vägar och järnvägar tilltar och kostnaderna för underhåll, re- och nyinvesteringar ökar ytterligare.

Sjöfartsverket höjde vid förra årsskiftet farleds- och lotsavgifter med 8 respektive 5 procent vid årsskiftet. Kostnaden blev ungefär 100 miljoner kronor med försämrad svensk konkurrenskraft och ökade transporter på landinfrastrukturen som följd.

Sjöfartsverket beslutade samtidigt införa en ny, mycket hårt kritiserad, avgiftsmodell från 1 januari 2018. Detta står man fast vid trots omfattande kritik såväl från branschen som myndigheterna Sjöfartsverket(!); Trafikverket och Trafikanalys. Sjöfartsverket säger att man under 2018 tillsammans med branschen inklusive hamnarna ska ta fram ”ett upplägg för miljöstyrning som är väl förankrat och genomtänkt och kan beslutas senast i juni nästa år”. Även om Blå Tillväxt inte förstår varför man ska införa en så kritiserad avgiftsmodell temporärt som leder till minskad miljöstyrning önskar vi att man framgent tar ett helhetsgrepp i frågan. Lämpligen kan det ske med bas i ett regeringsuppdrag. Trafikanalys har på regeringens uppdrag analyserat miljökonsekvenser av Sjöfartsverkets förslag till förändrat farledsavgiftssystem. Trafikanalys konstaterar att *”de föreslagna avgiftsförändringarna medför en risk för överflyttning till väg, i vissa områden och för vissa typer av sjötransporter. Vi har därför även svårt att se hur det nya systemet ska kunna bidra till regeringens övergripande mål att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart.”* Trafikanalys huvudförslag är därför att tills vidare bibehålla den nuvarande farledsavgiftsmodellen och under tiden ta fram mer underlag om hur en ny avgiftsmodell kan utformas för att ge effektivast möjliga miljöstyrning. Trafikanalys noterar också i rapporten om Sjöfartens konkurrenskraft att kostnadsökningarna är bekymmersamma för sjöfarten.

Sjöfartsverket har meddelat att man från 1 januari 2018 kommer att göra ännu en omfattande höjning av farleds- och lotsavgifter Denna gång med 9 resp 5%. Detta kommer att innebära ytterligare merkostnader för näringslivet. Konkurrenskraften försämras och miljö och trängselproblematiken kommer att tillta. Den totala avgiftsökningen för dessa två höjningar blir därmed över 200 miljoner kronor.

Om dessa ändringar genomförs kommer sjöfartens nationella och internationella konkurrenskraft försämras. Detta påverkar sjöfartsnäringen mycket negativt men framför allt påverkar det AB Sverige. Man riskerar allvarliga konsekvenser såväl för transport-, närings- och sysselsättningspolitiken.

Vi uppmanar, för AB Sveriges skull, till att:

- **Återgå till den totala nivå som farleds- och lotsavgifterna hade år 2016.** Svenskt näringslivs konkurrenskraft hämmas kraftigt av pålagan om ytterligare 200 miljoner kronor per år. Säkerställ att en ny intäktsneutral avgiftsmodell blir tydligt miljöstyrande.

- **Förändra förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhet.** Sjöfartsverket måste enligt Regeringen ha en budget i balans. Vi vill att man utreder Sjöfartsverkets förutsättningar att bedriva effektiv sjöinfrastruktur utifrån ett målfokus. Är det inte lämpligt att staten är med och ger förutsättningar för att uppfylla sina egna mål om att föra över mer gods från väg till sjö? Är det statliga anslaget tillräckligt omfattande för att nå målen om ökad sjöfart?

Göteborg och Stockholm den 18 september 2017

Med vänliga hälsningar

Blå Tillväxt och Skeppsmäklareföreningen

Rikard Engström	Kenny Reinhold
Mikael Huss	Berit Blomqvist

Bilagor:

- Sjöfarts- och hamnuppropet 2017 (Denna genomfördes primärt under våren 2017 – medan hopp ännu fanns avseende förändringar av den planerade nya modellen och långt innan besked om ytterligare en lika stor höjning från 1 januari 2018) Uppropet finns här: http://www.sweship.se/nyhet/sjofarts-och-hamnuppropet-2017/
- Sammanställning av underskrifter

BLÅTILLVÄXT.SE

Bilaga 1: Sjöfarts- och hamnupproret

Parterna i initiativet Blå Tillväxt, Svensk Sjöfart, Sjöbefälsföreningen och Seko Sjöfolk, står bakom Sjöfarts- och hamnuppropet. Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter höjdes med 8 respektive 5 procent vid årsskiftet, och från och med 2018 kommer dessutom Sjöfartsverket utgå från en ny avgiftsmodell. Dessa förändringar kommer att försämra konkurrenskraften för sjöfarten och går helt stick i stäv med de överflyttningsambitioner som sedan lång tid råder inom EU och nationellt men också med de närings- och sysselsättningspolitiska målen.

Sjöfarts- och hamnuppropet uppmanar regeringen att:

- Avsätta motsvarande summa som sjöfarten idag själva fonderar via dagens miljödifferentiering av farledsavgifterna. Dessa medel skapar idag rabatter för de fartyg som tar stor miljöhänsyn. Om staten skulle avsätta motsvarande summa för att gynna klimatsmarta investeringar inom sjöfarten skulle det innebära stora möjligheter för att stärka den klimatsmarta sjöfartens konkurrenskraft. Miljödifferentieringen ska också vara tydligt miljöstyrande.
- Ta bort vinstkravet på Sjöfartsverket. Därutöver bör möjligheten att, såsom redan sker på luftfartssidan för LFV, låta en annan myndighet sätta avgifterna för att Sjöfartsverken. Detta bör bidra till att verksamheten effektiviseras ytterligare vilket skulle skapa ett utökat ekonomiskt utrymme för verket. Det är dock inte fullvärdigt för att undvika höjda farledsavgifter men är ett viktigt steg på vägen och symboliskt viktigt eftersom regeringen vill stärka sjöfartens konkurrenskraft.
- Jämställa sjöfartens isbrytning med vinterväghållning på väg och järnväg med finansiering över statsbudgeten.
- Sjöfartsverket modell för beräkning av pensionsskuld ses över i enlighet med verkets eget förslag genom inlösen utan att det drabbar verkets kunder.
- Gör en fördjupad konsekvensanalys av Sjöfartsverkets föreslagna avgiftsmodell och undersök vilka effekter den får på befintlig och ny inlands-, kust- och närsjöfart och hur godsflödena påverkas. Detta har också föreslagits i den utredning som regeringen precis mottagit från Sjöfartsverket i avsikt att flytta mer gods till sjöfarten. Ett brett samråd med berörda parter bör också säkerställas.

Bilaga 2: Sammanställning av underskrifter

Totalt har 284 personer skrivit under sjöfarts- och hamnupproret. Sjöfarts- och hamnupproret har engagerat flera olika yrkesgrupper. Cirka 50 arbetar som VD inom sjöfartsbranschen och svenskt näringsliv, cirka 70 är ombordpersonal, 7 är politiker, ca 20 arbetar inom svensk industri.

Sjöfarts- och hamnupproret har engagerat människor från 92 olika platser i Sverige, Danmark och Finland.

BLÅTILLVÄXT.SE

Röster från Sjöfarts- och hamnupproret

Sjöfarten har tillgänglig infrastruktur och villiga rederier. Mer gods på sjöfart har bara vinnare.
- Pia Berglund, vice VD, Svensk Sjöfart

Förändringarna av farleds-och lotsavgifterna försämrar sjöfartens och industrins konkurrenskraft. Det går tvärt emot EU:s mål att långväga transporter bör styras över till de mest miljövänliga alternativen (tåg eller järnväg). Sjöfarten är mest miljöeffektiv räknat per ton-kilometer, och betalar sedan 2015 en högre bränslekostnad för att uppfylla SECA-direktivet. Ytterligare kostnader riskerar en överflyttning till väg och järnväg med ökade kostnader såväl för infrastruktur som för miljöbelastning på land.
– VD från Härnösand

Det är orimligt att höja avgifter på ett snedvridet sätt, något som flyttar gods från köl till hjul. Sämre för miljön och sämre för Sverige.

- Technical Coordinator Sirius Shipping

Frågan är generellt viktig för sjöfarten och specifikt viktig för Vänersjöfarten. För Vänersjöfarten slår den nya avgiftsmodellen extra hårt med höjningar på runt 80 %. Redan vid en mindre höjning av avgifterna kommer gods flytta från sjö till land samt att med höjningar i nivå med nuvarande förslag kommer stora godsvolymer flytta till land.
- Deputy Managing Director, Erik Thun AB

Försvåra inte för sjöfarten! Den är ett fantastiskt bra alternativ som kan avlasta vägarna nu och i framtiden!
- Politiker, Köpings kommun

Kostnadsneutralitet mellan transportslagen är en förutsättning för att volymen miljö- och kostnadseffektiva båttransporter ska öka. Det är också en förutsättning för att kunna reducera det stora antalet lastbilstransporter som sker i stråket Göteborg - Karlstad med allt vad det innebär i vägslitage, trängsel och olyckor. Bättre utnyttjande av lokala hamnar skapar förutsättningar för lokal näringslivsutveckling och bättre förutsättning för industriproduktion och varuhandel med stora transportvolymer. Det skapar också redundans i transportsystemen och kan bl.a. avlasta järnvägsnätet till förmån för persontransporter. En utveckling av lokala hamnar kan också i förlängningen hjälpa till att avlasta större hamnar vid produktionstoppar, olyckor eller konflikter.
– Utredare/analytiker från Vänersborg

Andelen sjöfart av landets samlade godstransporter måste öka om vi ska klara av hela infrastrukturbördan. Sjöfarten är en möjliggörare som hjälper oss att få effektiva godstransporter. Men det behövs stöd genom aktiva styrmedel för att förändra de beteenden transportbranschen har odlat genom årtionden.
- VD från Oxelösund

BLÅTILLVÄXT.SE

Påskrifter

1.Pia Berglund
2.Joachim Glassell
3.Martin Larsson
4.Rikard Engström
5.Sten Göthberg
6.Lars Höglund
7.Martin Sjöholm
8.Mattias Mikkelsson
9.Henrik Wingqvist
10.Palle Olsen
11.Cecilia Andersson
12.Magnus Olindersson
13.Jonas Tullock
14.Lars Widelund
15.Torbjörn Andersson
16.Anna Hedén
17.Fredrik Larsson
18.Berit Blomqvist
19.Johan Källsson
20.Erik Zetterlund
21.Patrizia Strandman
22.Maria Källsson
23.Bo Höglund
24.Johnny Larsson
25.Sussi Löfgren
26.Donald Werner
27.Henrik Källsson
28.Sören Pettersson
29.Allan Dahl
30.Magnus Edström
31.Hans Lindgren
32.Per-Anders Höglund
33.Stefan Magnusson
34.Johan Kristensson
35.Michael Balzer
36.Helena Kyster-Hansen
37.Erik Froste
38.Jan Follmer
39.Per Fredman
40.Stefan Lindgren
41.Adam Lagerström
42.Christoffer Hjorth
43.Helena Nordh
44.Tommy Engström
45.Lennart Johansson
46.Lars Berglöf
47.Martina Ahlsén
48.Nils Lipecki
49.Henrik Zsigo
50.Frida Mayor
51.Mervi Hall
52.Mattias Eriksson
53.Jonas Ekman
54.Mats Nyblom
55.Greger Wigur
56. Malin Anderssob
57. Patrick Andersson Whiteman
58. Petter Friländer
59. Joakim Lund
60. Kristoffer Johansson
61. Jonas Forslind
62. Johan Granlund
63. Martin Tullock
64. Annie Fredholm
65. Bertil Rutström
66. Martin Thunarf
67. Mattias Hallberg
68. Markus Christoffersson
69. Henrik Löfgren
70. Anders Petersson
71. Patrik Magnusson
72. Erik Calmfors
73. Hampus Karlsson
74. Jonas Wåhlin
75.Ulf Frankenberg
76.Sofia Petersson
77.Mikael Lindmark
78.Lennart Johnsson
79.Erik Arvidsson
80.Kevin Lundahl
81Benny Hertz
82.Karin Hjoberg
83.Klas Fagerberg
84.Annika Pernhult
85.Christian Schalburg
86.Allan Sørensen
87. Anna Dahlin
88.Lars Anders Beckman
89.John Thörnlund
90.Per Karlsson
91.Frida Berglund
92.Christopher Hansson
93.Michael Nord
94.Ida Wallin
95.Emma Gustafsson
96.Henrik Adolphhon
97.Lollo Lifjärd
98.Jakob Lund
99.Jan-Erik Mehtola
100.Tommy Andersson
101.Joel Karlsson
102.David Svanström
103. Benny Johansson
104. Marcus Lindgren
105.Kevin Larsson
106.John Perera Åkesson
107.Anne Paananen
108.Ulrika Nilsson
109.Niklas Bernhardsson
110. Kristian Borghem
111.Andreas Högberg
112.Martina Holmberg
113.Jonas Öberg
114.Britt-Marie Magnusson
115.Rasmus Blomqvist
116.Monica Rönnqvist
117.Jens Ramqvist
118.Dick Höglund
119.Lena Landberg
120.Tryggve Möller
121.Simon Sjödin
122Markus Tornberg
123.John Samuelsson
124.Karin Barth
125.Ulf Eriksson
126.Jonas Evertsson
127. Åke Nilsson
128. Mathias Jonasson
129. Agneta Barknertz-zwart
130. Jonas Gunnarsson
131. Matias Rementeria
132. Johan Asp
133. Richard Ljung
134. Christian Nilsson
135. Ellen Andersson
136. Björn Winsa
137. Måns Larsson
138. Mats Jansson
139. Stefan Bodin
140. Ragnar Johansson
141. Fredrik Jakobsson
142. Patrik Kleberg
143. Arki Edelhajt
144. Magnus Jacobsson
145. Hasse Friberg
146. Kristian Bratz
147. Dennis Andersson
148. Martin Kärrhage
149. Anders Nord
150. Jessica Svensson
151. Martin Carlweitz
152. Stig Larsson
153. Daniel Holmgren
154. Uno Lundberg
155. Aija Eskola

BLÅTILLVÄXT.SE

156. Niklas Andersson
157. Göran Söderdahl
158.Benjamin Fhager
159.Kent Tullock
160.Thor-Björn Käck
161.Jan Fjellman
162Magnus Jonasson
163.Johan Bergkvist
164.Peter Johansson
165.Thord Andersson
166.Jan Hanses
167.Christer Bruzelius
168. Eric Hjalmarsson
169.Guy Ehrling
170.Aarnoud Beydals
171.Carola Alzén
172.Morgan Leidström
173.Magnus Swahn
174. Anna-Carin Ragnarsson
175.David Sharp
176.Jonas Backman
177.Conny Petrén
178.David Jansson
179.Staffan Braw
180. Nils Vinneby
181.Fredrik Herko
182.Håkan Johansson
183.Niklas Gunnar
184.Marielle Cocozza
185.Ian Lewenhaupt
186.Owe Flodin
187.Kristofer Andrén
188.Gisela Andrén
189.Tomas Olofsson
190.Johan Helmer
191.Gustav Malmqvist
192.Viktor Sjödahl
193.Peter Mellström
194.Douglas Björkman
195.Frida Järpmyr
196.Anna Prytz
197.Yngve Backman
198.Margareta Hallenborg
199.Göran Lidström
200.Magdalena Evaldson
201.Elsa Bladh
202.Laila Gibson
203.Rickard Andersson
204.Olof Lang
205.Kjell Hedvall
206.Simona Averkaite
207.Helena Hansson
208.Elizabeth Salomonsson
209.Jörgen Kock
210.Sofie Åström
211.Olle Engström
212.Håkan Nicander
213.Sara Källsson
214.Tezz Åkerman
215.Jan Tryzell
216.Olle Bröms
217.Thomas Doepel
218.Tuula Kieränen
219.Peter Lundberg
220.Vasiliki Tsouplaki
221.Charlotte Nilsson
222.Madeleine Ahlqvist
223.Christer Nordling
224.Annelie Skantze
225.Erik Sandberg
226.Stefan Gustafson
227.Jan-Åke Eriksson
228.Cornelis Huisman
229.Lars Uddebrant
230.Jim Petersson
231.Dan Richard Verner Frånberg
232.Eva Blom Huisman
233.Viktor Andersson
234.Victor Strömberg
235.Torvald Hvistendahl
236.Erik Krook
237.Patrik Axelsson
238.Peter Skoglund
239.Mats Sjögren
240.Magnus Hammar
241.Leslie Öqvist
242.Madeleine Ragnerstam
243.Anders Gestrin
244.Magnus Nell
245.Per Kilander
246.Thomas Roger Mårtensson
247.Lars Jonsson
248.Kjell Lorentzon
249.Björn Fischer
250.Fredrik Åsare
251.Fredrik Hermansson
252. Stefan Oskarsson
253. Anna-Karin Ekman
254.Johan Gustafson
255.Mathias Nilsson
256.Jonas Karlsson
257.Ebbe Bisgaard
258.Monika Wingård
259.Pär Sundblad
260.Kenny Reinhold
261.Anders Örtendahl
262.Fredrik Backman
263.Anders Malm
264.Alexander Fredriksson
265.Tor Nässtrom
266.Peter Sjödahl
267.Urban Lejdström
268.Adam Persson
269.Gunnar Lidell
270.Torkel Hermansson
271.Anders Nord
272.Helen van Dijk
273.P-O Rasmussen
274.Jonas During
275.Eva Kugelberg
276.Ej namngett
277.Jan Bagger
278.Henrik Löfgren
279.Kristofer Andrén
280.Erik Eriksen
281.Niklas Rowland
282.Karolina Kjellgren
283.Jerker Paulusson

BLÅTILLVÄXT

BLÅTILLVÄXT