**Sjöfartsverkets höjda avgifter på tvärs mot politiska ambitioner**

Sjöfartsverket avser att för tredje året i rad höja de avgifter som tas ut från sjöfarten i form av så kallade farleds- och lotsavgifter. Detta leder till att sjöfartens relativa konkurrenskraft minskar. I remissen föreslår Sjöfartsverket höjning av farledsavgifterna med ca 1,9 procent och lotsavgifterna med ca 5 procent från och med den 1 januari 2019, något som Svensk Sjöfart ser som mycket bekymmersamt då det hotar att försämra sjöfartens konkurrenskraft. Totalt är de föreslagna höjningarna för 2019 om cirka 50 miljoner och totalt höjdes avgifterna med cirka 215 miljoner under 2017 och 2018. Därtill införde Sjöfartsverket det här året en ny modell för beräkning av farleds- och lotsavgifter som för flera rederier inneburit kraftigt höjda avgifter och försämrad miljöstyrning.

* Att belasta sjöfarten med mer avgifter blir en nedåtgående spiral och går tvärtemot de politiska målen om mer gods och passagerare på köl. En annan, bättre taktik, som även gynnar hållbarhetsaspekter, vore att se till att få mer sjöfart och få in fler i systemet och på så sätt öka intäkterna. Sjöfartsverkets avgiftshöjningar bidrar inte till att stärka sjöfartens framtid i Sverige, säger Christina Palmén, ansvarig för sjösäkerhet- och miljöfrågor, Svensk Sjöfart.

Svensk Sjöfart efterfrågar bland annat en konsekvensanalys över hur förslaget påverkar sjöfartens konkurrenskraft och svensk konkurrenskraft.

* Vi ser återigen att Sjöfartsverkets remissunderlag är bristfälligt och framförallt saknar 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. Till och med [Regelrådet](http://www.regelradet.se/remiss/yttrande-over-sjofartsverkets-forslag-till-andring-av-foreskrifter-sjofs-201727-om-farledsavgift/) har fört fram att Sjöfartsverkets remisser har bristfälliga konsekvensanalyser och vi efterfrågar därför en ordentlig utvärdering av avgiftshöjningarna och ändringarna i avgiftsmodellen som Sjöfartsverket genomfört och föreslår, säger Christina Palmén.

Trafikanalys rapport om [sjöfartens internationella konkurrenskraft](https://www.trafa.se/sjofart/svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2018-7575/) visar att sjöfarten är det mest miljö- och klimatvänliga transportmedlet men trots det fått höjd internaliseringsgrad, vilket betyder att man är det trafikslag som betalar mest för sina samhällsekonomiska kostnader, men ändå får ökade 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. Varför internaliseringsgraden ökat beror främst på de höjda farledsavgifterna. Svensk Sjöfart har i tidigare remissvar påpekat att det är viktigt att politiken ger Sjöfartsverket de förutsättningar som krävs för att kunna klara sitt uppdrag utan att försämra industrins konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

* Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation är inte ny. Vi efterfrågar ett helhetsgrepp och översyn av Sjöfartsverkets roll, uppgifter och avgifter. Sjöfartsverkets nuvarande finansieringsform med en nära nog marginell anslagsdel fungerar uppenbarligen inte om man menar allvar med att låta sjöfarten ta en större del av de existerande och tillkommande volymerna. Sjöfartsverkets instruktioner och förutsättningar måste anpassas till den politiska målbilden, säger Rikard Engström, VD, Svensk Sjöfart.

Sjöfartsverkets avgiftshöjningar och det nya avgiftssystemet har kritiserats hårt av branschen, dels på grund av kraftigt höjda avgifter, en också för den bristande miljöstyrningen. Svensk Sjöfart har tillsammans med Sjöfartstidningen gjort en uppföljning på [tematidningen](http://www.sweship.se/nyhet/tematidning-om-sjofartens-avgiftssystem/) om farledsavgifterna. Tematidningen innehåller bland annat flera rederiers synpunkter på den nya avgiftsmodellen och avgiftshöjningarna, samt arbetsgruppens konkreta förslag på förbättringar och föreningens uppmaningar till politiken och Sjöfartsverket.