

REMISSYTTRANDE

2020-11-13

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende farleds- och lotsavgifter (dnr 20-03845 och 20-03846)

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgifter respektive lotsavgifter på remiss och lämnar ett yttrande enligt nedan. NTR är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare av sjöfrakter. Sjöfarten är ett mycket viktigt trafikslag för både import och export som historiskt inte getts tillräckligt stor transportpolitisk uppmärksamhet. En viss omsvängning kan dock skönjas de senaste åren.

Remissen skickades ut den 23 oktober och remissvaren ska vara inne senast den 16 november. NTR ställer sig frågande över den mycket korta remisstiden för att lämna synpunkter, vilket försvårar en djupare analys av förslagen.

Sammanfattning

- NTR avstyrker förslagen om höjning av farledsavgifter inklusive miljöincitament och lotsavgifter, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar skulle ytterligare öka kostnadsbördan och därmed sänka konkurrenskraften för varuägarna.
- NTR anser att de remitterade förslagen om höjda farledsavgifter respektive lotsavgifter 2021 och tidigare genomförda avgiftshöjningar och kostnadshöjande åtgärder inte går ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart.
- NTR vill se en ökad anslagsfinansiering av Sjöfartsverkets verksamhet. Regeringen bör finansiera isbrytningen, både drift och investeringar i nya isbrytare, fullt ut med anslagsmedel som ett första större steg mot ökad anslagsfinansiering.
- NTR menar att det krävs positiva ekonomiska incitament och andra styrmedel för att få varuägare att i större utsträckning välja sjöfrakt framför landtransport. Ett steg i den riktningen skulle vara att införa en breddad ekobonus för omlastning av gods till sjöfart och järnväg som även transportköpare ska kunna ta del av.
- NTR anser vidare att Sjöfartsverket ska ta vara på möjligheterna med teknikutveckling för att stärka sjöfartens konkurrenskraft och flytta över mer gods till sjövägen.

Förstärk konkurrenskraften genom ökad anslagsfinansiering

Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Med utgångspunkt i det övergripande transportpolitiska målet har NTR vid flera tillfällen framfört till regeringen att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör öka så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Vi har svårt att se hur Sjöfartsverket ska kunna fungera som ett affärsdrivande verk, eftersom verket i huvudsak arbetar med myndighetsutövande. Ansvar för utvecklingen av hela transportsystemet inklusive sjöfart ligger på Trafikverket. Det finns alltså en uppenbar risk att Sjöfartsverkets monopolställning utnyttjas i affärsdrivande syfte.

Det är av särskild vikt att isbrytningen likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten. Enligt NTR bör regering och riksdag gå Sjöfartsverket till mötes och finansiera isbrytningen, både drift och investeringar i nya isbrytare, fullt ut med anslagsmedel som ett första större steg mot ökad anslagsfinansiering. NTR har upprepade gånger tillsammans med flera medlemsorganisationer lyft denna fråga med företrädare för regeringen, vilket även andra aktörer från sjöfartsnäringslivet har gjort. Därutöver subventionerar handelssjöfarten verksamheter inom Sjöfartsverket med omkring 200 miljoner kronor årligen, som enligt verket själva borde bekostas via anslag¹.

Ökade avgifter försämrar industrins konkurrenskraft

Stora delar av industrin och transportsektorn har under 2020 drabbats hårt av coronapandemins effekter såväl direkt som indirekt. Inom transportsektorn är sjöfartsbranschen särskilt hårt påverkad, eftersom passagerartrafiken i stort sett helt upphört, vilket även påverkat Sjöfartsverkets redan ansträngda ekonomi negativt. Det har också uppmärksammats av ägaren, det vill säga svenska staten, som i budgetpropositionen för 2021 skriver att *”Regeringen bedömer att det inte är rimligt att ställa krav på såväl räntabilitet som soliditet under perioden 2021–2024, eftersom myndighetens ledning behöver ges alla tillgängliga möjligheter att möta den nuvarande situationen.”*² Sjöfartsverket fick även ett kapitaltillskott på 300 miljoner kronor i en extra vårändringsbudget³ men ytterligare något sådant tillskott fanns inte med i budgetpropositionen för 2021. Detta trots att regeringen även framåt bedömer effekterna av den pågående pandemin vara påtagliga och osäkerheten om utvecklingen stor.

¹ Sjöfartsverkets anslagsframställan och Treårsplan 2020-2022, s. 3.

² Prop. 2020/21:1 Utgiftsområde 22, s. 84.

³ Prop. 2019/20:187 utg. omr. 22, bet. 2019/20:FiU62, rskr. 2019/20:366.

NTR menar att det är, i synnerhet i den rådande situationen, anmärkningsvärt att föreslå avgiftsökningar. Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation måste istället lösas genom ökade anslag. Enligt NTR är det också möjligt för Sjöfartsverket att göra avsteg från uppsatta ekonomiska mål med stöd i skrivningarna i budgetpropositionen för 2021.

Sjöfartsverket bör följa Transportstyrelsens, vars verksamhet också är delvis avgiftsfinansierad, exempel och avstå avgiftshöjningar som drabbar branschen under 2021. Samtidigt kan NTR inte nog understryka att det inte är acceptabelt att servicenivån för bland annat lotsning eller isbrytning försämras till följd av den ekonomiska situationen, vilket har ibland lyfts fram som ett alternativ. Myndighetens behov av ökade medel måste istället täckas av ökade anslag parallellt med att effektiviseringsarbetet fortsätter där man inte minst nyttjar teknikens möjligheter för att reducera kostnadsbasen.

NTR avstryker Sjöfartsverkets förslag om höjda farleds- och lotsavgifter, eftersom sådana höjningar skulle ytterligare försämra konkurrenskraften för varuäggande företag i Sverige i ett läge där konkurrenskraften redan försämrats genom en global pandemi och många företag tvingats genomföra drastiska kostnadsbesparingar. Detta hotar i förlängningen välfärden och jobben, vilket knappast är till gagn för Sjöfartsverkets eller, i slutändan, Sveriges ekonomi.

Avgiftshöjningar motverkar uttalad ambition för sjöfarten

NTR vill också påminna om de ambitioner gällande godstransporter som nuvarande och tidigare regeringar uttryckt i otaliga sammanhang, bland annat i den nationella godstransportstrategin⁴, nämligen att *"Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart"* och *"Regeringens ambition är att fler godstransporter ska göras på järnväg och med sjöfart"*. Vi menar att en sådan inriktning inte går ihop med höjda farleds- och lotsavgifter samt redan realiserade kostnadsökningar till följd av exempelvis svaveldirektivet. Vi är generellt starkt kritiska till trenden med kostnadsökningar inom sjöfarten. Detta försämrar möjligheterna till att realisera sjöfartens utvecklingspotential och riskerar leda till att skapa en negativ spiral med minskande sjöfrakt, vilket i sin tur skulle tvinga Sjöfartsverket till allt kraftigare avgiftshöjningar i syfte att säkerställa sina intäkter. De uttalade politiska ambitionerna hänger helt enkelt inte ihop med den förda politiken.

Positiva incitament för mer attraktiv sjöfart

NTR anser att det krävs positiva ekonomiska incitament för att få transportköpare att välja sjöfrakt framför landtransporter utan att för den skull missgynna andra trafikslag. Exempelvis framförs i en del sammanhang införandet av kilometerskatt/vägsplitageskatt ibland som en lösning för ökade sjötransporter. Enligt vår mening skulle det dock endast leda till försämrad konkurrenskraft för transportköpare. Det krävs istället åtgärder som gör att sjöfarten i sig blir mer attraktiv för att få till stånd en överflyttning till sjö. NTR:s främsta förslag, som vi har

⁴ Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi

framfört ett stort antal gånger och står fast vid, är att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör öka så att myndighetens fasta kostnader (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas.

NTR är positiva till att regeringen har tillsatt en nationell samordnare med uppdrag att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Det är också positivt att i uppdraget ingår att stödja samverkan och föra dialog med berörda aktörer samt utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart. NTR är vidare positiva till det ekobonussystem som infördes 2018. **Vi föreslår nu att regeringen som ett nästa steg breddar dagens system i enlighet med förslaget i Trafikanalys rapport 2019:1 "En breddad ekobonus".** Trafikanalys föreslår i den en breddad ekobonus för omlastning av gods till sjöfart och järnväg som även transportköpare ska kunna ta del av. Enligt NTR visar Trafikanalys rapport tydligt att hela incitamentsstrukturen med ett generellt högre avgiftsuttag för sjöfarten måste ses över för att åstadkomma den önskade överflyttningen från väg till sjöfart.

Ytterligare sätt att minska såväl kostnaderna för transportköpare som Sjöfartsverkets kostnadsbas är att fortsätta det påbörjade effektiviseringsarbetet genom att nyttja möjligheterna med teknisk utveckling. Med bland annat digitaliseringens hjälp kan sjöfarten göras mer effektiv och flexibel utan att sjösäkerheten äventyras. Det bidrar i sin tur till att sänka kostnaderna och göra sjöfarten mer attraktivt som transportmedel. NTR menar därför att Sjöfartsverket, tillsammans med bland annat Transportstyrelsen, skyndsamt ska arbeta för att möjliggöra exempelvis navigationsstöd från land, så kallad fjärrlotsning.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Jenny Larsson
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD