

Till: Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Kopia:

REMISSYTTRANDE

(Sjöfartsverkets beteckning 20-03845 (farledsavgifter) och 20-03846 (lotsavgifter))

Göteborg 2020-11-10

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. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och 30 miljoner passagerare färdas med färjor årligen.

Remissyttrande på förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter (SJÖFS 2019:3 och SJÖFS 2019:4)

Föreningen Svensk Sjöfart (nedan FSS) är tacksamma över att ha getts möjlighet att yttra sig om ovan angivna remisser från Sjöfartsverket. Remisserna rör föreslagna avgiftshöjningar och FSS väljer att yttra sig om båda remisserna i ett samlat svar. FSS menar att avgiftshöjningar givet de samhälleliga målen men också givet den situation industri, besöksnäring och sjöfarten befinner sig i under rådande pandemi inte bör genomföras. Det gäller höjningar såväl kopplat till farledsavgiften, miljöincitamentet som lotsavgifterna men också borttagandet av fjärrzonsrabatten.

Inledning

Svensk Sjöfart konstaterar med glädje att Sjöfartsverket under senare tid på ett positivt sätt a) blivit tydligare mot uppdragsgivaren om att anslagsnivån, uppdraget och politikens uttalade mål inte är i rimlig relation till varandra b) fortsatt arbeta med effektiviseringar och c) lämnat ett väl underbyggt inspel till Trafikverkets inriktningsplanering. I inspelet står det bl.a. att läsa att Sjöfartsverket vill att hamnarna tar ut "... ett balanserat avgiftsuttag som styr mot en överflyttning från land till sjö."¹ FSS instämmer till fullo i detta och menar att staten av samma anledning måste öka anslagen till Sjöfartsverkets betydligt.

Sjöfartsverkets förslag innehåller följande delar:

¹ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Press/Sjofartsverkets-forslag-for-battre-infrastruktur/>

- 1) Inflationsjustering av farledsavgift med 0,3 procent.
- 2) Engångshöjning med fyra (4) procent för att från och med 2021 fullt ut införa bonus-malus för miljörabatten.
- 3) Slutlig reducering av rabatten (-25 procent eller totalt 4,5 mnkr) för kryssningsfartygens turn-around anlöp enligt tidigare aviserad plan.
- 4) Slopad fjärrzonsrabatt.
- 5) Ökning av lotsavgiften med 10 procent i enlighet med myndighetens långsiktiga plan att nå full kostnadstäckning för lotsningsverksamheten.
- 6) Några mindre verbala justeringar i föreskrifterna.

FSS menar att ingen av föreslagna avgiftsförändringar (1, 2, 4 och 5) kan accepteras under 2021. Det motiveras dels utifrån marknadsläget, där vi står i den största kris som sjöfarten någonsin upplevt, dels utifrån de breda politiska målen. Även om den maximala höjning man kan göra av farledsavgifterna, kopplat till KPI-KS, kan betraktas som måttlig bör den inte genomföras. För kryssningstrafiken är den slutliga reduceringen av rabatten aviserad sedan tidigare vilket vi inte invänder emot.

Avgiftsuttagen från Sjöfartsverket och hamnarna är ett ständigt återkommande ämne inom branschen och bland transportköpare. Avgifternas nivå har stark inverkan på val av transportlösning, ekonomi, konkurrenskraft och samhällsekonomiska variabler. Att öka avgifterna, i synnerhet i pandemitider, då rederierna, industrin och turistnäringen genomför drastiska kostnadsbesparingar, skulle slå ytterligare mot näringen och svenskt näringsliv. FSS motsätter sig därför såväl farledsavgiftshöjning, ökat avgiftsuttag för miljöincitamentet, ett avskaffande av fjärrzonsrabatten som lotsavgiftsökningen. Att i dessa tider, när stora delar av sjöfartsbranschen och besöksnäringen men också industrin drabbats hårt och skoningslöst av pandemins effekter (såväl direkt som indirekt), föreslå avgiftsökningar är anmärkningsvärt. Sjöfartsverkets mycket bekymmersamma ekonomiska situation måste lösas av ägaren genom ökade anslag.

Politiska mål

Att politiken är oroad över Sjöfartsverkets återkommande avgiftshöjningar speglas tydligt genom de tillkännagivanden² som Riksdagen gjorde till Regeringen under våren 2020. Dessa rör myndighetens verksamhetsform, finansiering men också miljöincitament.

Bland annat i samband med tidigare års avgiftshöjningar har FSS men också myndigheter som Trafikanalys (2019)³, Trafikverkets remissvar⁴ och handlingsplan (2019)⁵, VTI (2020)⁶ eller Sjöfartsverket (2016)⁷

² Tillkännagivandena lyder:

- Regeringen bör utreda förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform i syfte att hitta en bättre myndighetsorganisation och finansiering än den nuvarande.
- Regeringen bör se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag

³ Trafikanalys, 2019. En breddad ekobonus Rapport 2019:1 https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_1-en-breddad-ekobonus.pdf

⁴ Se TRV 2019/94087 respektive TRV 2019/94994 men också TRV 2018/109448.

⁵ Trafikverket, 2019. Rapport Handlingsplan För inrikes sjöfart och närsjöfart 62 åtgärder för ökad inrikes sjöfart närsjöfart 2019. https://www.trafikverket.se/contentassets/1160ae4fe6504bba8e3629eee4b60d7c/handlingsplan-for-att-starka-inre-vattenvagar-och-narsjofart-190528_komplett.pdf

⁶ VTI rapport 1058, Vierth et al. 2020. Konkurrensyta land – sjö Vilken potential finns för överflyttning till sjöfart? <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1469181/FULLTEXT01.pdf>

⁷ Sjöfartsverket 2016. Regeringsuppdrag analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige. http://www.sjofartsverket.se/pages/106206/Slutrapport_Analys_av_IVV.pdf

konstaterat att avgiftsjusteringar äventyrar regeringens mål om överflyttning av transporter från landtransportsystemet till sjöfarten. Sjöfartsverket och regeringen bör ställa sig frågan om politikens målsättningar är satta i rimlig relation till myndighetens finansieringsmodell.

FSS är eniga med politiken om målbilden om att skapa en mer hållbar transportnäring i ett hållbart samhälle. Det rör miljö/klimat, säkerhet och sociala delar men också konkurrenskraft. Det vi vill se framgent är att politiken agerar för att nå målen. FSS menar att målen näppeligen kan nås med ett Sjöfartsverk som är anslagsfinansierat till 10%!

Sjöfartsverkets ekonomi

FSS förstår att Sjöfartsverkets ekonomiska situation är, och länge har varit, mycket utmanande. Det är något som vi är de första att beklaga och vi kan samtidigt konstatera att situationen där myndigheten år efter år höjer avgifterna för att lösa situationen är ohållbar. Den är ohållbar eftersom det innebär att de politiska målen om överflyttning försvåras, den är ohållbar eftersom den leder till en konkurrensnackdel för svensk industri och den är ohållbar då den leder till samma fenomen för svensk besöksnäring. Farleds- och lotsavgifter motverkar möjligheterna att nå de politiska målen, både till sin nivå och till sin konstruktion.

Att regeringen beslutade skjuta till ett "Coronastöd" till myndigheten under sommaren 2020 var helt nödvändigt för att myndighetens ekonomi inte skulle behöva räddas även i det avseendet på bekostnad av svensk industri och turisms försämrade konkurrenskraft. Det var mycket glädjande och vi förutsätter att staten har beredskap för liknande insatser när pandemin inte klingar av i den takt vi alla önskar.

Med anledning av pandemin och den kris den medför i samhället och inte minst då inom sjöfarten har Transportstyrelsen beslutat att avstå från avgiftsförändringar för år 2021. Sjöfartsverket bör följa det exemplet och höstbudgeten ger vissa möjligheter till detta då ägarens krav på soliditet och räntabilitet pausats till 2024. Under de senaste fyra åren har Sjöfartsverkets höjningar av farleds- och lotsavgifterna sammanlagt uppgått till mer än 300 miljoner kronor. Detta har fått negativa konsekvenser för svensk industri och besöksnäring men har också haft negativ inverkan på målen om överflyttning av transporter från väg till sjöfart.

För att samhället ska närma sig de transportrelaterade målen om överflyttning, nollvision och det hållbara samhället måste Sjöfartsverkets konstanta ekonomiska kris lösas på annat sätt än att belasta branschen. Det måste primärt ske genom en betydlig ökning av anslagen till myndigheten som idag är ca 10%. Det är viktigt för måluppfyllelse men också för att adressera den anslagsglidning som skett, där områden som tidigare finansierats med anslag numera finansieras via avgifter från handelssjöfarten.

Intermodalt perspektiv

När sjöfarten, t ex till följd av ökade avgifter, blir relativt sett mindre attraktiv gentemot andra trafikslag uppkommer ökade samhällsekonomiska kostnader till följd av ökade utsläpp, högre slitage på landinfrastrukturen, ökad trängsel och att onödigt många personer varje år skadas eller dödas i olyckor inom det totala transportsystemet. Om sjöfarten kan användas i högre utsträckning får det positiva effekter på de närings-, miljö- och trafiksäkerhetspolitiska områdena. För att kunna nyttja Sveriges långa kust till att avlasta landinfrastrukturen, inte minst där multipla svenska hamnar angörs eller kan angöras, måste avgiftsfrågan tydligt adresseras – såväl statens som hamnarnas avgifter och vidhängande miljöincitament för att stimulera s.k. early movers, behöver sättas så att de bidrar till måluppfyllelse. T ex i Norge finns exempel på hur ett sådant system kan utformas. Vi ser också att digitaliseringens möjligheter inte tas tillvara varken i hamn eller farled/lots för ökad effektivitet och minskad administration.

Sjöfartsverket har noterat hur hårt pågående pandemi slagit mot sjöfarten. Inom flera segment har man under pandemins första nio månader sett att sjöfarten inte varit i närheten av de volymer man var innan pandemin. Inte minst passagerarrederierna som starkt bidrar till Sveriges besöksnäring men som också till mycket stor del möjliggör svensk industris export till övriga Europa går på knäna ekonomiskt. Varje dag rullar 6 500 lastbilar av färjorna fyllda med bl a svenska exportvaror som ska till den europeiska marknaden. Men det symbiotiska förhållandet mellan gods- och passagerare på färjorna är mycket tydlig.

Sedan Kågesons (2011)⁸ studie som kom fram till att farledsavgifterna ofta motsvarar fem till tio procent av närsjöfartens totala kostnader (med stor variation mellan olika fartyg och rutter) har mycket hänt. Farledsavgifterna har ökat betydligt och konkurrenskraften relativt andra trafikslag, där man inte sett samma utveckling, har därmed minskat. Forskning och praktisk erfarenhet visar tydligt på hur avgörande kostnaden är för vilket trafikslag och vilken operatör man väljer som transportköpare men också som resenär. Detta har bl a visats av bl a Roso et al (2020)⁹, Insgård och Skoglund (2019)¹⁰ eller Raza, Svanberg & Wiegmans (2020)¹¹. VTI (2020) konstaterar att sjöfarten har låg känslighet för kostnadsförändringar. Noteras skall att det inte innebär att priselasticiteten är låg utan vid en höjning av avgifterna kommer istället transportvolymerna att minska – effekten slår således rakt igenom till transportköparna, vilket resulterar i att konkurrenskraften för näringsliv och turistsektorn reduceras.

VTI konstaterar också i en tidigare rapport¹² att ”en omstrukturering av de statliga infrastrukturavgifterna, så att alla trafikslag betalar för sina externa kostnader och borttagning av rabatter/undantag för avgifter, påverkar konkurrensytan mellan trafikslagen”. Rapporten skrevs 2014 – innan de senaste årens drastiska avgiftsökningar – och man noterar att enbart ett borttagande av farledsavgifterna inte skulle få stor påverkan på den totala andelen av transportarbetet som utförs med sjöfart.

Internationell jämförelse

I en internationell jämförelse kan man konstatera att Sverige sticker ut genom att ta ut denna typ av omfattande avgifter från sjöfarten. Farledsavgifter finns över huvud taget inte i de flesta länder som svenskt näringsliv konkurrerar med. En norsk studie av Hovi & Grønland (2011) noterar att bland de åtgärder som mest bidrar till överflyttningen av gods från väg till sjö är relativt sett lägre avgifter för sjöfarten¹³ men många andra artiklar visar också på kostnadernas betydelse för valet av transportlösning såsom Tsamboulas (2015)¹⁴ som menar att kostnadsmotivet är grunden för ekobonus eller Raza (2020)¹⁵ som genom en omfattande litteraturstudie visar

⁸ Kågeson, P., 2011. Vad skulle likabehandling av alla transportslag innebära för kustsjöfarten, miljön och behovet av infrastrukturinvesteringar?, u.o.: CTS (CTS Working paper No 2011:14).

https://www.researchgate.net/publication/254419792_Vad_skulle_likabehandling_av_alla_transportslag_innebara_for_kustsjofarten_miljon_och_behovet_av_infrastrukturinvesteringar

⁹ Roso, Vural, Abrahamsson, Engström, Rogerson och Santén, 2020. Drivers and Barriers for Inland Waterway Transportation Journal of Operations and Supply Chain Management Vol. 13, No. 4, 2020, pp. 406 – 417 ISSN 1979-3561 | EISSN 2759-9363 <https://journal.oscm-forum.org/publication/article/drivers-and-barriers-for-inland-waterway-transportation>

¹⁰ Erik Insgård och John Skoglund. Drivers and barriers for a modal shift from road to maritime transportation within construction logistics A comparison of cases from Sweden, Chalmers University Of Technology.

https://odr.chalmers.se/bitstream/20.500.12380/300112/1/E2019_071.pdf

¹¹ Zeeshan Raza, Martin Svanberg & Bart Wiegmans (2020) Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions, Transport Reviews, 40:3, 382-406. <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1714789>

¹² Konkurrensytan land – sjö för svenska godstransporter (2014), VTI rapport 822. I Vierth, L Jonsson, R Karlsson och M Abate

¹³ Hovi, I. B. & Grønland, S. E., 2011. Konkurransflater i godstransport, Oslo: TØI (TØI rapport 1125/2011).

<https://www.toi.no/getfile.php/1316228-1296490896/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2011/1125-2011/1125-2011-elektronisk.pdf>

¹⁴ Could Subsidies for Maritime Freight Transportation Achieve Social and Environmental Benefits?: The Case of Ecobonus. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board. D. Tsamboulas, A. Chiappetta, P. Moraiti och I Karousos, 2015.

<https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.3141/2479-10>

¹⁵ Modal shift from road haulage to short sea shipping: a systematic literature review and research directions

hur överflyttning kan nås bl a genom ekonomiska incitament. Minskar de ekonomiska incitamenten för att använda sjöfart kommer man istället att få en "modal backshift".

Trafikanalys (2020)¹⁶ konstaterar den finska regeringen sedan 2015 "tillämpat halverade farledsavgifter för sjöfarten i syfte att minska logistikkostnader inom näringslivet och stärka Finlands internationella konkurrenskraft. Som en ytterligare stödåtgärd i samband med Corona pandemin har regeringen föreslagit att helt ta bort de finska farledsavgifterna under resten av 2020 och en proposition lämnades till riksdagen i maj 2020. Förslaget gick dock inte igenom." Intentionen och tydligheten i att man i Finland ser avgifternas direkta konsekvens för industri, turism och sjöfart kan inte missuppfattas. Trafikanalys skriver vidare att man i Estland beslutat att "farledsavgifterna slopas för alla fartyg som besöker estländska hamnar eller ankarplatser. Ändringen genomfördes genom en lagändring och gäller under ett år, från 1 april 2020 till 31 mars 2021. I Estland har också hamnavgifterna sänkts genom att staten står för 75 procent av kostnaderna."

Lotsavgifter - korssubventionering går emot intentionerna

De Sjöfartsverket satta lotsavgifterna har höjts i princip varje år sedan 2009. Höjningarna har i regel varit på 5%, d vs betydligt mer än en inflationskompenserande höjning. Vid något tillfälle har höjningen varit 10%. Sett över 10 år har den sammanlagda höjningen varit ca 80%. KPI har under samma tid stigit med ca 12%.

Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet finansieras delvis genom farledsavgifterna. Det innebär att det föreligger en korssubventionering mellan farledsavgiften och lotsningsverksamheten. Denna ska synliggöras genom beredskapsavgiften. Förekomsten av två parallella avgiftssystem med en korssubventionering sätter delvis regeringens intention med att maximera farledsavgiftshöjningen till KPI-KS ur spel. När lotsavgifterna höjs för att reducera korssubventionering borde farledsavgiften sänkas i motsvarande grad. Vi ser inte att Sjöfartsverket tagit höjd för detta. Intentionen med att låta Sjöfartsverkets maximala möjlighet att höja farledsavgifterna styras av ett inflationsindex, med undantag av miljöincitamentet, kan inte misstolkas. Det är en tydlig signal från regeringen om att avgiftshöjningar inte är acceptabla eftersom det har starkt negativ inverkan på sjöfartens möjligheter att konkurrera med andra trafikslag och inte minst bidra till svenskt näringslivs konkurrenskraft inom industri såväl som i besöksnäringen.

Beredskapsavgiften, som är en del av farledsavgiften, är inte miljödifferenterad. För många rederier får avgiften stor inverkan på de totala farledsavgiftskostnaderna. FSS menar att beredskapsavgift är en skatt snarare än en avgift varför grunden för uttaget är tveksamt. Detta bör myndigheten utreda vidare.

FSS menar att engångskostnader som kan uppkomma till följd av det nya lots-systemet inte får tas ut som en generell ökning som därmed riskerar att permanentas. Det framgår inte av remissen om denna typ av engångskostnader hanteras inom höjningen.

Miljöincitament

FSS är, som tidigare nämnts, positiva till att förstärka miljöincitamenten inom sjöfarten. FSS har de senaste åren, inte minst i tidigare remissyttranden, gett flera konkreta förslag för att förbättra miljöincitamentet i Sjöfartsverkets avgifter. Sjöfarten har genom åren bidragit till skapandet av en "pott" för miljöincitament.

Z Raza, M Svanberg och B Wiegmans. Journal of Transport Reviews Volume 40, 2020 – nummer 3.
<https://www.tandfonline.com/doi/ref/10.1080/01441647.2020.1714789?scroll=top>

¹⁶ Trafikanalys, 2020. Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020 Rapport 2020:9
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf

FSS ställer sig frågande till processen rörande miljöincitamentet. För ett antal år sedan sades incitamentet vara på 100 miljoner vilket efter ett "avrundningsfel" korrigerades till 80 miljoner. Ungefär 60 miljoner har sedan faktiskt betalats ut. Tydligt har medel "läckt" från ett system som, utifrån en bonus-malusprincip, borde vara ett nollsummespel. Sjöfartsverket har tidigare tagit in medel för att bygga upp miljöincitamentet. Av remissen framgår inte vad som hänt med den uppbyggda potten.

Utgående från den situation sjöfarten, industrin och besöksnäringen nu befinner sig i är det, oaktat vad som framförs ovan, anmärkningsvärt att föreslå en höjning av farledsavgiften med 4% för miljöincitamentet. Föreslagen höjning motsvarar 13 gånger den maximalt tillåtna höjningen av farledsavgiften i övrigt (som begränsas av KPI-KS till 0,3%). Denna höjning finner vi oacceptabel och potten, menar FSS, bör byggas upp helt och hållet genom kostnadseffektiviseringar av myndighetens verksamhet tillsammans med tidigare avgifter intagna just för detta ändamål.

Även om justeringar i avgiftsmodellen planerligt inte föreslås i denna remiss vill vi föra fram en synpunkt i detta avseende. FSS är positiva till ett bonus-malussystem som stimulerar early movers. Nuvarande avgiftsmodell fungerar emellertid inte på ett tillfredsställande sätt. Systemet är nödvändigt men inte tillräckligt för denna stimulans. Att FSS inte är nöjda med den avgiftsmodell för beräkning av farleds- och lotsavgifter som bl a inkluderar beredskaps- och passageraravgiftsdelar som inte är del av miljörabatten, är välkänt. Sjöfartsverket valde, trots stark kritik från flertalet remissinstanser, att införa denna 2018. När rederier som investerat stora belopp i miljö- och klimatsmarta fartyg vittnar om kraftiga avgiftshöjningar blir det tydligt att miljöstyrningen inom farledsavgiftssystemet inte lyckats. FSS har upprepade gånger efterfrågat ett helhetsgrepp och översyn av hela avgiftsmodellen samt kommit med flera konkreta förslag på förbättringar. När avgiftsmodellen ska revideras förutsätter vi att branschen involveras men också att man där tar höjd för synpunkter från VTI:s utvärdering samt att modellen ska väga in de politiska målsättningarna så att early movers gynnas och marknaden uppmuntras att ta nästa steg i hållbarhetens tecken.

Farledsavgifter

Ytterligare ökning av farledsavgiften för att finansiera Sjöfartsverkets åtaganden är inte acceptabla även om de denna gång, till följd av begränsningen som KPI-KS sätter är relativt begränsade (0,3%). Inte minst blir signalvärdet helt fel. Avgifterna behöver sänkas för att målen om överflyttning ska nås, konkurrensneutralitet skapas och för att svensk industris konkurrenskraft inte ska äventyras.

Stöd för att höjningar inte ska genomföras står att finna i de politiska målen, hur andra myndigheter agerar utifrån pandemin men också utifrån förutsättningar som andra trafikslag lever och verkar under samt den internationella hanteringen av avgifter i rådande läge.

Fjärrzonsrabatt

Systemet med fjärrzonsrabatt föreslås i remissen att upphöra att gälla 2021. FSS har förståelse för att fjärrzonsrabatten på sikt övervägs men menar att det kan få kraftigt negativa konsekvenser om man tar bort dessa helt i ett slag och i synnerhet i nuläget. De aktörer rederier vars kunder berörs hör till dem som drabbats allra hårdast av pandemin inom sjöfartens godssegment. Att direkt därefter, och medan pandemins effekter sannolikt finns kvar på marknaden, ta bort den rabatt som funnits i många år vore djupt olyckligt och kan slå hårt mot ett redan illa sargat segment. FSS förordar istället att man skjuter på borttagandet till pandemin och dess effekter klingat av för att då fundera över om rabatten ska tas bort och hur den i så fall lämpligen kan fasas ut under några övergångsår istället för att ryckas undan i ett drag. Marknaden kan då vänja sig gradvis om rabatterna reduceras till noll över ett antal år.

Många av de fartyg vars fraktägande kunder berörs seglar bl a på Göteborgs hamn. Dessa fartyg hör till de allra största fartygen på världsmarknaden. Under 2020 stod det klart att den länge emotsedda farledssatsningen i Göteborgs hamn som ska säkra möjligheten till framtida anlop av dessa fartyg stod klar. Det förefaller då högst kontraproduktivt att som motpol till denna flermiljardsatsning ta bort reduktionen helt redan 2021. Samtidigt som man infrastrukturellt sett möjliggör för anlopen gör man dem ekonomiskt sett mer svårmotiverade. Risken är att fartyg avstår från att gå till Göteborg och farledsfördjupningen blir ett fiasko. I bästa fall transporteras då varorna istället med mindre feederfartyg från/till annan europeisk hamn men sannolikheten är dessvärre större att en hel del av detta gods istället kommer att belasta landinfrastrukturen. Med de volymer som lastas av/på i Göteborgs hamn på dessa fartyg är volymen betydande även för väginfrastrukturen.

Sjöfartens situation

Att på den korta tid som remissen är ute för synpunkter hinna ta fram en detaljerad konsekvensanalys låter sig inte göras. Istället hänvisar vi till den tidning som Sjöfartstidningen¹⁷ publicerade 2017, samt uppföljningen som Sjöfartstidningen publicerade 2018¹⁸, som innehåller ett antal väl underbyggda exempel. Att situationen inte blivit bättre sedan dess vet förstås såväl myndigheten som dess uppdragsgivare.

Den korta konsekvensutredningen rörande farledsavgiften som Sjöfartsverket gjort innehåller ett fiktivt räkneexempel. Emellertid är exemplet missvisande menar vi. Det är lätt att utifrån det tro att miljörabatten idag kan ges för hela farledsavgiften, dvs inklusive beredskapsavgift respektive gods- och passageraravgift. Däremot har bl a FSS fört fram önskemål om att så ska bli möjligt när modellen revideras och vi hoppas detta exempel ska tolkas som att Sjöfartsverket avser göra så. Om miljörabatt gavs på alla delar av farledsavgiften skulle räkneexemplet stämma. Men miljörabatt ges idag endast på den så kallade fartygsbaserade delen av farledsavgiften.

Några generella konstateranden i enlighet med det ovan framförda:

- Ökade avgifter kommer att leda till
 - ökade kostnader för industri och turistnäring
 - försämrad konkurrenskraft för sjöfarten relativt andra trafikslag och därmed modal backshift
 - att vi tar oss från, inte mot, de politiska målen. I synnerhet som detta förstärks av trendmässigt lägre kostnader för att använda de landbaserade trafikslagens tjänster.
 - att rederier riskerar att slås ut – flera passagerartunga rederier har tappat 60–95% av resenärerna under pandemin – intäkterna har således marginaliserats samtidigt har man under senare år sett farledsavgifterna ökas med ca 40%.
- Vi noterar att de offentliga farleds- lots och hamnavgifterna sammantaget är landtransporternas välsignelse. Det lönar sig inte, trots att man har ledig kapacitet, att gå in i en hamn för att hämta upp godsvolymer som, något generaliserat, understiger 10–20 lastbilsvolymer. Avgiftsuttaget i sin helhet bör justeras så att överflyttning stimuleras.
- Utrymmet hos aktörerna för att utveckla morgondagens mer hållbara sjöfart minskar när avgifterna höjs och incitamenten är otillräckliga.

Mot denna bakgrund förefaller det för FSS mycket enkelt. Sjöfartsverket måste agera som Transportstyrelsen och säkra att inga avgiftshöjningar från myndigheten drabbar branschen under 2021. Myndighetens behov av

¹⁷ Sjöfartstidningen. Tema: Avgifterna. Sjöfartsverkets aviserade avgiftshöjningar väcker starka protester inom branschen. Vilka blir konsekvenserna? 2017. <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2016/10/Tematidning-farleds-och-lotsavgifter.pdf>

¹⁸ Sjöfartstidningen. Tema: Avgifterna. Efter ett halvår med Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell är tongångarna inte speciellt positiva inom branschen. Juli 2018. <https://assets.sjofartstidningen.se/uploads/2018/07/avgiftsbilaga-web.pdf>

ökade medel måste istället täckas av ökade anslag parallellt med att effektiviseringsarbetet fortsätter där man inte minst nyttjar teknikens möjligheter för att reducera kostnadsbasen. Inget annat kan ses som hållbar politik respektive myndighetsutövning.

Göteborg som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Rikard Engström, Ph D
VD