

**Till**  
**Infrastrukturminister Tomas Eneroth**  
**Infrastrukturdepartementet**  
**103 33 Stockholm**

**8 december 2021**

## En långsiktig lösning vad avser Sjöfartsverkets finansiering och avgifter

Regeringen har i förslaget till höstbudget säkerställt en ny ekonomisk verklighet för Sjöfartsverket. Beskedet från Sjöfartsverket den 11 november om att genomföra kraftiga avgiftshöjningar för 2022 är därför förvånande och kommer trots att de ekonomiska tillskotten som verket föreslås erhålla är de största på nästan 10 år. Vi, de undertecknande organisationerna, skriver till dig för att protestera mot Sjöfartsverkets beslutade avgiftshöjningar 2022 och vi vill att regeringen skyndsamt uppdrar åt Sjöfartsverket att se över sitt beslut i syfte att skjuta på hela eller delar av höjningarna. En höjning i nuläget skulle vara starkt negativt för näringslivets konkurrenskraft, framför allt för de delar av industrin och transportsektorn som under 2020 och 2021 har drabbats hårt av coronapandemins effekter såväl direkt som indirekt. Detta särskilt när vi ser att restriktioner återigen införs i flera länder i vårt närområde.

Inom transportsektorn är sjöfartsbranschen särskilt hårt påverkad, eftersom passagerartrafiken i stort sett helt upphört, vilket även påverkat Sjöfartsverkets redan ansträngda ekonomi negativt. Vi är positiva till att regeringen också har gett Sjöfartsverket ekonomiska tillskott under 2020 och 2021 för att mildra effekter av pandemin och sin generellt dåliga ekonomi. Sjöfartsverket har därför kunnat avstå från att höja farleds- och lotsavgifterna under dessa år. För att stärka Sjöfartsverkets ekonomi och minska trycket på farledsavgifterna föreslog regeringen dessutom i sin budgetproposition för 2022 att Sjöfartsverket tillförs 300 miljoner kronor per år 2023 och 2024 genom en klimatkompensation. Sjöfartsverkets nuvarande situation hänger till del samman med den obalans som under flera år funnits mellan anslags- och avgiftsmedel. Utöver de 220 miljoner kronor per år som Sjöfartsverket föreslås erhålla för 2022 måste motsvarande medel tillföras även från 2023 och framåt - i annat fall vältras kostnader över på avgiftskollektivet för uppgifter som ska finansieras genom skattemedel.

Vi menar att de upprepade tillskotten till Sjöfartsverket endast är ytterligare bevis på att Sjöfartsverkets finansieringsmodell, och verksamhetsformen som affärsverk, har stora brister och behöver ses över för att skapa långsiktighet i branschen. Det har också förordats av riksdagen i ett tidigare tillkännagivande som regeringen tyvärr valt att bortse ifrån. Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation måste istället lösas genom ökade anslag.

Vi föreslår att regeringen som ett första steg lämnar tydliga besked om full statlig finansiering av den nya isbrytarflottan, och driften av isbrytare. Såväl näringslivet som Sjöfartsverket har varit tydliga med att vinterväghållningen till sjöss i likhet med den på land måste finansieras via anslag och förslagsvis inom ramen för den nationella infrastrukturplanen för 2022–2033. Detta har riksdagen också krävt i ett tillkännagivande i samband med beslutet om regeringens infrastrukturproposition i juni 2021. En investering i ny isbrytarflotta skulle på lång sikt och stadigvarande gynna transportpolitiska mål, överflyttning till sjöfarten, konkurrenskraften hos industri och handel, samt åtgärda Sjöfartsverkets ekonomi.

För att möjliggöra detta bör regeringen skyndsamt besluta om en justering i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, vilken enligt Trafikverket inte medger investering och drift av nya isbrytare inom ramen för nationell plan. Med hänsyn till att infrastrukturplanen och för

den delen hela planprocessen, är tilltänkt att ta ett helhetsgrepp kring transporter, är det minst sagt märkligt att den förordning som är av avgörande betydelse för den nationella infrastrukturplaneringen inte tar höjd för att infrastrukturen för olika trafikslag ser olika ut. Isbrytarna kan därefter fortfarande tas med i det slutgiltiga beslutet om infrastrukturplanen, som regeringen fattar beslut om under 2022.

Kraftigt höjda farleds- och lotsavgifter skulle ytterligare försämra konkurrenskraften för varuägande företag och sjöfartsnäringen i Sverige i ett läge där konkurrenskraften redan försämrats genom en global pandemi och många företag tvingats genomföra drastiska kostnadsbesparingar.

Vi vill även understryka att globala transportkedjor byggs på kommersiella grunder och blir det för dyrt att angöra svenska hamnar kan rutter och linjenät justeras och istället gå till andra hamnar än svenska vilket både kan försämra tillgången till direkta transporter för svenska företag och leda till en överflyttning av gods från sjö till land. Allt detta sammantaget hotar i förlängningen välfärden och jobben, vilket knappast är till gagn för Sjöfartsverkets eller, i slutändan, Sveriges ekonomi.

### Näringslivets uppmaning

**Från näringslivets sida kan vi inte i nuläget inte acceptera att Sjöfartsverkets avgifter ökar. Vi menar att:**

- **Regeringen bör säkerställa att Sjöfartsverket har tillräckligt med medel för att inte genomföra avgiftshöjningarna. Regeringen bör uppdra åt Sjöfartsverket att se över beslutet att höja farleds- och lotsavgifterna 2022.**
- **Regeringen bör säkerställa att investering och drift av nya isbrytare helt och hållet finansieras över anslagsmedel, förslagsvis inom ramen för nationell plan. Detta möjliggörs genom justering av förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.**
- **Regeringen bör tydliggöra vad som ska finansieras över anslag respektive genom avgifter och att Sjöfartsverket långsiktigt tillförs tillräckligt med anslagsmedel för att bedriva de uppgifter som är tilltänkta att finansieras över anslag.**



Jenni Ranhagen

VD Näringslivets transportråd

Näringslivets Transportråd  
- för transportköpare



Anders Hermansson

Tf. VD Svensk Sjöfart



Marcus Dahlsten

VD Sveriges Hamnar/Transportföretagen

**TRANSPORTFÖRETAGEN**



Berit Blomqvist

VD Sveriges Skeppsmäklareförening



**Kopia till**

**Näringsminister Karl-Petter Thorwaldsson**

**Riksdagens Näringsutskott**

**Riksdagens Trafikutskott**

**Styrelseordförande Olle Sundin, Sjöfartsverket**

**Generaldirektör Katarina Norén, Sjöfartsverket**