

Sjöfartsverket

sjofartsverket@sjofartsverket.se

kopia: linda.onmalm@sjofartsverket.se

Remissyttrande

Er beteckning: 22-02077, 22-02078, 22-02079

Stockholm 2022-08-04

Remiss av Sjöfartsverkets förslag till föreskrifts- och avgiftsändringar inför 2023

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.

Föreningen Svensk Sjöfart har getts möjlighet att yttra sig om ovan angivna remisser från Sjöfartsverket. Svensk Sjöfart har tagit del av förslagen och tillhörande konsekvensutredningar samt bilagor och önskar lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart avstyrker förslag om ytterligare höjningar av avgifter. Svensk Sjöfart menar att det är orimligt att igen genomföra avgiftshöjningar givet de samhällliga målen samt att besöksnäring och sjöfarten precis håller på att återhämta sig efter pandemin. Ovan på det är effekterna av den ryska invasionen av Ukraina kännbara för flera segment genom kraftigt ökade energipriser. Om avgifterna höjs urholkas även effekterna av den satsning som genomförs för att främja en överflyttning till sjöfarten. Sjöfartsverkets behov av ökade medel måste istället täckas genom ökade anslag parallellt med ett intensifierat internt effektiviseringsarbetet internt där Sjöfartsverket fokuserar på sin kärnverksamhet. Svensk Sjöfart förutsätter att Sjöfartsverket tänker om och drar tillbaka förslag om höjda avgifter och istället fokuserar på genomförande av sänkta avgifter, ett kraftfullt arbete att reducera sina egna kostnader och ett bättre miljöincitament i farledsavgiftsmodellen.

Sjöfartsverket föreslår en höjning av farledsavgifter med ca 4,5 procent (cirka 46 mnkr¹). Utöver detta föreslås en höjning av lotsavgifterna med 10 procent (cirka 68 mnkr²). Därtill föreslås höjning av trossföringsavgiften i föreskriften om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal. De föreslagna ändringarna avses träda i kraft 1 januari 2023. Samtidigt inväntar Sjöfartsverket besked gällande det av regeringen aviserade tillskott gällande klimatkompensation för åren 2023 och 2024 och har i ett särskilt regeringsuppdrag³ lämnat förslag på hur klimatkompensationen bör utformas.

Sjöfartsverkets avgifter påverkar både sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag och den svenska exportens konkurrenskraft. Under flera år har stora avgiftshöjningar genomförts, något som Svensk Sjöfart och flertalet andra remissinstanser flera gånger larmat om dess påverkan på sjöfarten och Sverige. Vi är därför positiva till att regeringen aviserat om införande av en så kallad klimatkompensation för sjöfarten och för detta föreslagit 300 miljoner kronor per år för 2023 och 2024 i syfte att främja en överflyttning till sjöfarten. Vi välkomnar även Sjöfartsverkets beslut att tillskottet används till en sänkning av farledsavgifterna med motsvarande cirka 23 procent samtidigt som miljöincitamentet i farledsavgiftsmodellen utökas. Men att Sjöfartsverket nu samtidigt föreslår

¹ Sjöfartsverkets konsekvensutredning farledsavgifter 2023 Dnr: 22-02077

² Sjöfartsverkets konsekvensutredning lotsavgifter 2023 Dnr: 22-02078

³ Sjöfartsverkets redovisning av regeringsuppdrag Dnr: 22-01662

avgiftshöjningar på 114 miljoner är obegripligt och något vi starkt ifrågasätter. I sammanhanget ska nämnas att de nu föreslagna höjningarna av lots- och farledsavgiften motsvarar 1/3, dvs 100 miljoner av de medel som regeringen i budgetpropositionen för 2022 föreslagit ska skjutas till. Svensk Sjöfart menar att Sjöfartsverket bör avstå höjningen och istället fokusera på genomförande av klimatkompensationen. Om avgifterna samtidigt höjs urholkas effekterna av den satsning som genomförs.

Vi noterar att Sjöfartsverket under innevarande år erhållit ett särskilt tillskott från regeringen om sammanlagt 220 miljoner för att täcka kostnader i den anslagsfinansierade delen av Sjöfartsverkets verksamhet, dvs. sådan verksamhet som staten ansvarar för, men som över tid kommit att finansieras genom direkta avgifter från handelssjöfarten. Detta i enlighet med vad Sjöfartsverket pekat på i sin anslagsframställan. Svensk Sjöfart förutsätter att Sjöfartsverket inte återigen påför kostnaderna för sådana uppgifter som ska finansieras med anslag på handelssjöfarten. Om regeringen inte anslår medel för dessa uppgifter (och dessa inte bärs av andra nyttjare- ex. av den civila luftfarten inom ramen för det gemensamma SAR-systemet) kan denna verksamhet inte finansieras genom att kostnaden tas ut av handelssjöfarten. Avsaknaden av anslagsmedel måste i så fall innebära att den verksamhet som tillhandahålls till dessa aktörer skalas ner för att hantera bristen på medel för verksamheten. Svensk Sjöfart förutsätter således att statsmakterna – om Statsmakterna anser att Sjöfartsverket ska tillhandahålla verksamheten till stöd för exempelvis flygräddning eller kommunalräddningstjänst – tillför medel till verksamheten. Alternativt förutsätts att Sjöfartsverket minskar på servicegraden till dessa brukare för att motsvara anslagna medel för att finansiera verksamheten.

Svensk Sjöfart kan under inga omständigheter acceptera att kostnader tas i form av avgift för sjöfarten för att finansiera verksamhet riktad mot helt andra avnämare än sådant som kan relateras till handelssjöfarten.

Utöver ovanstående menar Svensk Sjöfart att det kraftigt höjda ränteläget påverkar Sjöfartsverkets pensionsskuld och därmed borde påverka behovet av att höja avgifterna. Under över ett decennium har pensionsskulden utgjort en kvarnsten runt halsen för Sjöfartsverket, inte minst till följd av det låga och tidvis till och med negativa ränteläget. Med hänsyn till att ett skäl till höjningarna av avgifterna historiskt varit för att täcka tillkommande kostnader för pensionssystemet, till följd av det låga ränteläget, borde en nu snabbt stigande ränta ge motsatt effekt på pensionsskulden. Eftersom handelssjöfarten fått bära en stor del av kostnaderna under det låga ränteläget bör överskottet nu komma handelssjöfarten till del när räntorna nu går åt motsatt håll.

Med hänsyn till den svåra ekonomiska situation som Sjöfartsverket har och har haft under många, många år är Svensk Sjöfart positiv till att riksdagen beslutat att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering och att regeringen gett Statskontoret i uppdrag att genomföra en utredning. Det är inte hållbart att Sjöfartsverket år efter år höjer handelssjöfartens avgifter, något som både flera stora aktörer från svensk industri- och transportnäring påpekat. Svensk Sjöfart förutsätter att resultatet av översynen kan säkerställa en långsiktigt hållbar finansieringsmodell för Sjöfartsverket som också leder fram till förslag som kan stärka hela sjöfartsnäringen och svensk industri. Bland annat ser vi möjligheter att man i översynen ser över vad som ska ingå i Sjöfartsverkets verksamhet och hur Sjöfartsverket internt skulle kunna effektivisera för att reducera kostnadsbasen och fokusera på sin kärnverksamhet. Från Svensk Sjöfarts sida vill vi se en generell minskning av farledsavgifterna, en tydlighet kring vad som ska finansieras över anslag och vad som ska finansieras via avgiftsmedel. Därutöver måste en finansieringsmodell för verket tas fram som innebär att kostnader inte vältras över mellan brukare av olika tjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller. Slutligen bör verket genomföra ett eget kraftfullt program för att reducera sina kostnader.

Svensk Sjöfart noterar även att Sjöfartsverket i remissunderlaget nämner att det pågår ett arbete med utveckling av avgiftsmodeller. Svensk Sjöfart är gärna med och bidrar med förslag och synpunkter i arbetet. Eventuella ändringar som genomförs får under inga omständigheter innebära ytterligare

avgiftshöjningar för de rederier som i årtal regelbundet trafikerar våra hamnar och främjar landets försörjningsberedskap, som investerat stora belopp i miljö- och klimatsmarta fartyg av världsklass men samtidigt drabbats hårt av Sjöfartsverkets kraftiga avgiftshöjningar de senaste åren.

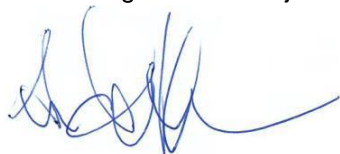
Avseende lotsavgifter är det obegripligt och oacceptabelt att Sjöfartsverket år efter år höjer avgifterna. Speciellt då man för länge sedan borde ha nått full kostnadstäckning för lotsavgifterna, något som VTI stödjer i sin utredning. Konsekvensanalysen är dessutom bristfällig då den varken redovisar graden av kostnadstäckning och hur utvecklingen av avgifterna inkl. höjningar sett ut historiskt. Sjöfartsverket har i närmare 20 år arbetat med att ta bort korssubventionerna mellan farleds- och lotsavgifterna. Nuvarande korssubventionering ska synliggöras genom den så kallade beredskapsavgiften i farledsavgiften. Och när lotsavgifterna höjs för att reducera korssubventionering borde farledsavgiften sänkas i motsvarande grad, vilket inte skett. Svensk Sjöfart menar dessutom att beredskapsavgiften är en skatt snarare än en avgift varför grunden för uttaget är tveksamt. Detta bör myndigheten utreda vidare.

Svensk Sjöfart förutsätter att Sjöfartsverket tänker om och drar tillbaka förslag om höjda avgifter.

Utöver ovan synpunkter hänvisar vi våra synpunkter och förslag som framförts i Svensk Sjöfarts tidigare remissvar till Sjöfartsverket de senaste åren.

Stockholm som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson