

Stockholm 8 november 2016

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter, dnr 16-03061

Vi, Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin, har fått Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter inkl. konsekvensutredning av de föreslagna förändringarna på remiss och anför följande.

Våra organisationer har aktivt följt Sjöfartsverkets arbete med förslaget till nytt avgiftssystem och även yttrat oss gemensamt över Sjöfartsverkets förslag till föreskrifter om nya farleds- och lotsavgifter (dnr 16-00810) som remitterades i mars 2016. De nya föreskrifterna som remitterades var planerade att träda ikraft den 1 januari 2017. I slutet av september 2016 meddelade dock Sjöfartsverket att införandet av ny avgiftsmodell skjuts fram och införs först den 1 januari 2018.

I samband med att regeringen presenterade budgetpropositionen för 2017 stod det klart att de tillfälliga anslag som Sjöfartsverket erhållit för åren 2014-2016 upphör. En konsekvens av det är en höjning av farleds- och lotsavgifterna med åtta respektive fem procent. Avgiftshöjningarna behövs enligt Sjöfartsverket för att säkerställa en långsiktigt hållbar verksamhet. Sjöfartsverket har också meddelat att avgifterna framöver ska indexjusteras årligen.

Sammanfattning

Vi, Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin framför sammanfattningsvis följande:

- Ökad anslagsfinansiering av Sjöfartsverket skulle förstärka Sveriges konkurrenskraft.
- Isbrytningen ska likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten.

- Vi motsätter oss att Sjöfartsverkets pensionsskuld ska vältras över på varuägarna.
- Vi avstyrker förslaget om höjning av farleds- och lotsavgifter, eftersom dessa skulle ytterligare öka kostnadsbördan för varuägarna. Svaveldirektivet har redan lett till en negativ påverkan av konkurrenskraften.
- Konsekvensutredningen av förslaget är obefintlig och således utelämnas exempelvis effekterna för varuägarna.
- Det remitterade förslaget om höjda farleds- och lotsavgifter och en årlig indexering av farledsavgifterna går inte ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart.

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 vi framfört, och står fortfarande fast vid, att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör på sikt 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. Det finns en uppenbar risk att Sjöfartsverkets monopolställning utnyttjas i affärsdrivande syfte. Vi motsätter oss även att Sjöfartsverkets omdebatterade pensionsskuld vältras över på varuägarna. Under åren Sjöfartsverket gjorde positivt resultat valde verket att föra överskottet till statskassan istället för att göra tillräckliga avsättningar för att klara av de framtida pensionerna. Varuägarna har redan bidragit till pensionerna en gång och ska rimligtvis inte behöva göra det en gång till.

Det är av särskild vikt att isbrytningen likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten. Det är enligt oss därför ett minimum att regeringen går Sjöfartsverket till mötes och finansierar isbrytningen fullt ut med anslagsmedel. Det kan ses som ett första steg mot ökad anslagsfinansiering. Vi branschorganisationer har tidigare aktualiserat denna fråga med företrädare för regeringen, vilket även flera aktörer från sjöfartsnäringen har gjort. Vi är besvikna över att regeringen inte tog tillfället i akt i budgetarbetet för 2017.

Det ska råda konkurrensneutralitet mellan trafikslagen och det transportpolitiska målet om tillgänglighet ska styra servicenivån för exempelvis lotsning och isbrytning. Sjöfarten är en oersättlig del av transportsystemet och skulle kunna användas i större utsträckning för att avlasta landtransporter med kapacitetsproblem. Fartygstransporter är dessutom många gånger det mest energieffektiva och miljövänliga transportsättet.

Ökade avgifter försämrar industrins konkurrenskraft

I samband med att regeringen presenterade budgetpropositionen för 2017 stod det också klart att de tillfälliga anslagen¹ som Sjöfartsverket erhållit för åren 2014-2016 upphör, vilket innebär att Sjöfartsverket nu vill höja farleds- och lotsavgifterna med åtta respektive fem procent. Detta trots att svaveldirektivet som trädde ikraft den 1 januari 2015 har medfört en konkurrenssnedvridning gentemot stora delar av EU och övriga världen och således en negativ påverkan av konkurrenskraften för svensk industri.

Vi avstryker Sjöfartsverkets förslag om höjda avgifter och kommande årlig indexering av farledsavgifterna, eftersom sådana kraftiga höjningar skulle ytterligare försämra konkurrenskraften för den råvarubaserade basindustrin som ofta är världsledande inom sitt segment i ett läge där den redan är hårt prövad av kostnadsökningar på flera håll. Detta hotar i förlängningen välfärden och jobben, vilket knappast är till gagn för Sjöfartsverkets eller, i slutändan, Sveriges ekonomi. Dessutom slår den konstruktion som föreslagits väldigt hårt för vissa fartygstyper. Beroende på vilken dräktighetsklass fartyget ligger i kan avgifterna höjas med upp till 50 procent.

De aviserade höjningarna 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.

Enligt vår mening är också den bifogade konsekvensutredningen av avgiftshöjningarna undermålig. Det finns ingen utredning utan endast ett konstaterande att "*Föreskrifterna förväntas inte medföra några andra konsekvenser eller kostnader för kunderna än den avgiftshöjning på åtta (8) respektive fem (5) procent...*". Vi efterlyser en sammanhållen analys av konsekvenserna för näringslivets konkurrenskraft av samtliga kostnadsdrivande beslut inom transportsektorn (svaveldirektivet, fyrdubbling av banavgifter, indexering av drivmedelsbeskattning, Transportstyrelsens avgiftsökningar etc.).

Vi vill också påminna regeringen om de ambitioner gällande godstransporter som den uttryckt i budgetpropositionen för 2017, där det står bland annat att "*Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart*" och "*Regeringen har som ambition att främja överflyttning av långväga gods från väg till järnväg och sjöfart*". Vi menar att en sådan inriktning inte går ihop med det remitterade förslaget till höjda farleds- och lotsavgifter och kommande årlig indexreglering av farledsavgifterna samt redan realiserade kostnadsökningarna till följd av svaveldirektivet. De uttalade politiska ambitionerna hänger helt enkelt inte ihop med den förda politiken.

¹ Den förra alliansregeringen beslutade om en tillfällig ökning av anslag med cirka 300 MSEK per år under 2014-2016 med syfte att bland annat stärka basindustrins konkurrenskraft vid införandet av svaveldirektivet.

Med vänliga hälsningar



Per Bondemark
Ordförande
Näringslivets Transportråd
Telefon: 0243-726 13
E-post: per.bondemark@ssab.com



Mikael Möller
Näringspolitisk chef
IKEM
Telefon: 010-455 38 66
E-post: mikael.moller@ikem.se



Bo-Erik Pers
VD
Jernkontoret
Telefon: 08-679 17 01
E-post: bo-erik.pers@jernkontoret.se



Karolina Boholm
Transportdirektör
Skogsindustrierna
Telefon: 08-762 72 30
E-post: karolina.boholm@skogsindustrierna.org



Per Ahl
VD
SveMin
Telefon: 08-762 67 30
E-post: per.ahl@svemin.se