

Stockholm 12 maj 2014

Särskilt yttrande över Sjöfartsverkets förslag (2014-05-05) till ett nytt avgiftssystem

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.

Vi, Näringslivets Transportråd, Jernkontoret, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Skogsindustrierna och SveMin, har ingått i referensgruppen för och tagit del av Sjöfartsverkets förslag till ett nytt avgiftssystem. Vi har under processen framfört synpunkter och förslag som till viss del har beaktats i Sjöfartsverkets förslag 2014-05-05, men vill lämna följande synpunkter:

1. Generella strukturella synpunkter

- Vi förordar att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering ökar så att de fasta kostnaderna (ca 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Endast direkta kostnader kopplade till farleder och lotsning ska tas ut av brukarna. Vi har svårt att se hur Sjöfartsverket ska kunna fungera som ett affärsdrivande verk, eftersom verket i huvudsak arbetar med myndighetsutövande.
- Isbrytning ska likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten.
- Svaveldirektivet innebär konkurrenssnedvridning gentemot stora delar av EU och övriga världen och således en försämring av konkurrenskraften för svensk industri och sjöfart. Det är viktigt att konkurrenskraften inte försämras genom ökade kostnader, utan dessa måste kompenseras.
- Det ska råda konkurrensneutralitet mellan trafikslagen och det transportpolitiska målet om tillgänglighet ska styra servicenivån för till exempel 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 transportsättet. Om volymtransporter läggs på andra trafikslag riskeras Sverige miljömål.

- Sverige är ett av västvärldens mest exportberoende länder med drygt 50 procent av BNP från export av varor och tjänster, vilket är mer än många andra länder (t.ex. Tyskland 46 procent och USA 11 procent). Sveriges export består till stor del av industrivaror (nästan 70 procent) och övriga varor (nästan 20 procent). Närmare 90 procent är alltså varuexport och resten tjänsteexport. Mer än 90 procent av utrikeshandeln (export och import) går på köl.

2. Tidplan

- Tiden mellan beslut om nytt avgiftssystem och implementering i praktiken är för kort. Systemets användare/kunder måste ha förutsättningarna klara i god tid innan implementeringen.

3. Samlad kostnadsbild

- Sjöfartsverkets förslag bör beakta näringslivets totala kostnadsbild och konkurrenssituation i olika delar av landet avseende samtliga trafikslagens kostnader. Det är rimligt att Sjöfartsverket i sitt arbete med en ny avgiftsmodell även tar till sig vad andra transportmyndigheter gör för analyser av avgifter och kostnader för transporter och ser till helheten.

Transportmyndigheterna har idag inte regeringens uppdrag att koordinera sina olika avgiftshöjningar. Vi vill därför att Sjöfartsverket föreslår regeringen att ge samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen – i uppdrag att koordinera sina framtida avgiftshöjningar och att genomföra gemensamma, samlade konsekvensanalyser.

4. Kommentarer till Sjöfartsverkets förslag till avgiftssystem

- Vi är generellt positiva till översynen av avgiftssystemet och förordar att Sjöfartsverket går vidare med förslaget 2014-05-05 istället för endast en mindre justering av det befintliga systemet.
- Vi vänder oss mot att Sjöfartsverket säger sig vilja använda det nya avgiftssystemet som konjunktursutjämnare. Det är främmande för all affärsverksamhet.
- Vad gäller kryssningsfartygen anser vi att dessa i fortsättningen inte ska rabatteras i avgiftssystemet. Om kryssningsfartygen ska subventioneras, ska det ske av de som gynnas ekonomiskt av kryssningstrafiken. Exempelvis i Stockholm av Stockholms stad eller Stockholms hamnar. Med tanke på förslagets miljöfokus borde man även ta hänsyn till kryssningsfartygens negativa miljöpåverkan.
- Det ges enligt vår mening fortsatt en dold rabatt till passagerarfartygen i och med anlöpstaket. Vi förordar därför en höjning av anlöpstaket för dessa fartyg, alternativt införande av en passageraravgift. Passagerarfartygen gynnas dessutom av det sjöfartsstöd som utgår.

- Behåll nuvarande system med låg- och högvärdigt gods med de föreslagna förändringarna.
- De medel som finns för miljödifferiering ska användas till att utveckla fartygen så att de klarar av de hårdare miljökraven.
- Miljöindex bör utvecklas i brett samarbete med såväl industrin som sjöfartsnäringen. Använd befintliga och vedertagna index istället för att utveckla egna.
- Vi förordar användning av moderna tekniska lösningar, i stil med GOTAPP, som kan effektivisera för Sjöfartsverket och dess kunder.

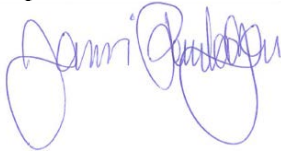
Med vänliga hälsningar



Anne Lexelius
Commodity Manager & Strategic Purchaser
 Näringslivets Transportråd/SSAB
 Telefon: 0155-255 432
 E-post: anne.lexelius@ssab.com



Katarina Sundvall
Shipping manager
 IKEM/Preem Shipping
 Telefon: 010-450 10 51
 E-post: katarina.sundvall@preem.se



Jenni Ranhagen
Senior Advisor
 Jernkontoret
 Telefon: 08-679 17 52
 E-post: jenni.ranhagen@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