

Stockholm 19 juni 2017

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till ändring av tidigare remitterat förslag av föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter, dnr 17-01633

Vi, Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin, har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av tidigare remitterat förslag av föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter på remiss och anför följande angående den föreslagna höjningen av lotsavgiften.

Våra organisationer har länge aktivt följt Sjöfartsverkets arbete med utformningen av avgiftssystem och utvecklingen av farleds- och lotsavgifterna. Vi har även yttrat oss gemensamt över Sjöfartsverkets olika förslag till föreskriftsförändringar, senast under hösten 2016 samt i maj 2016 över Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell.

Våra medlemsföretag är stora transportköpare av sjöfrakter. Sjöfarten är mycket viktigt trafikslag för både import och export som ofta inte ges tillräckligt stor transportpolitisk uppmärksamhet.

Sammanfattning

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

- Vi avstyrker förslaget om höjning av lotsavgiften, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar skulle ytterligare öka kostnadsbördan för varuägarna. Svaveldirektivet har redan lett till en negativ påverkan av konkurrenskraften.
- Vi är positiva till minskad korssubventionering men anser att en höjning av lotsavgiften i så fall ska leda till motsvarande sänkning av farledsavgiften.
- Det remitterade förslaget om höjd lotsavgift och de tidigare genomförda och aviserade avgiftshöjningarna går inte ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart. Lotsavgifterna har höjts ett flertal gånger under de senaste åren.
- Det krävs positiva ekonomiska incitament för att få varuägare att i större utsträckning välja sjöfrakt framför landtransport.

Ökade avgifter försämrar industrins konkurrenskraft

I en ändringsföreskrift föreslår Sjöfartsverket att lotsavgifterna höjs med fem procent från den 1 januari 2018. Detta beräknas motsvara en intäktsökning om cirka 25 miljoner kronor. Sjöfartsverket motiverar höjningen med att den ökar lotsverksamhetens kostnadstäckning och således minskar korsfinansieringen med farledsavgifterna. Förbättring och effektivisering av lotsverksamheten har varit en viktig del i arbetet för att nå full kostnadstäckning men räcker enligt Sjöfartsverket inte hela vägen. Detta är endast den senaste i en rad avgifts- och regelförändringar som lett till ökade kostnader för varuägare som köpare av sjötransporter.

I samband med att regeringen presenterade budgetpropositionen för 2017 stod det också klart att de tillfälliga anslagen som Sjöfartsverket erhållit för åren 2014-2016 skulle upphöra. 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 haft en negativ påverkan av konkurrenskraften för svensk industri. Även den nuvarande regeringen ansåg under valrörelsen 2014 att det var viktigt att kompensera industrin för svaveldirektivet men har nu valt att dra in de tillfälliga anslagen. Detta har tillsammans med att sjötrafiken har minskat, troligtvis delvis på grund av svaveldirektivet, lett till minskade intäkter samtidigt som Sjöfartsverkets kostnader inte har minskat i motsvarande grad. För att parera den försämrade ekonomin höjde Sjöfartsverket farleds- och lotsavgifterna med åtta respektive fem procent den 1 januari 2017. Till detta kommer det planerade införandet av ett nytt avgiftssystem den 1 januari 2018 som beräknas leda till mycket kraftiga kostnadsökningar för vissa fartygstyper och som kritiserats hårt av sjöfartens olika aktörer. Undertecknade organisationer framförde i ett gemensamt remissyttrande 2016-05-13 att *"Antalet dräktighetsklasser ska utökas för att inte skapa snedvridande tröskeeffekter"* samt att *"Det miljöstyrmedel som Sjöfartsverket föreslagit kommer inte att leda till önskad miljöstyrning. Verket måste öka differentieringen mellan de olika miljöklasserna"*. Sjöfartsverket har också meddelat att farledsavgifterna framöver ska indexjusteras årligen.

Vi undertecknade organisationer är positiva till minskad korssubventionering mellan de olika avgifterna men anser att en höjning av lotsavgiften i så fall ska leda till en sänkning av farledsavgiften i motsvarande mån, vilket inte har skett vid de tidigare höjningarna. Så är inte heller fallet i det remitterade förslaget varför vi avstryker Sjöfartsverkets förslag om höjda lotsavgifter.

Avgiftshöjningar motverkar uttalad ambition för sjöfarten

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 höjda farleds- och lotsavgifter och kommande årlig indexreglering av farledsavgifterna samt redan realiserade kostnadsökningarna till följd av svaveldirektivet. Vi är generellt starkt kritiska till trenden med kraftiga kostnadsökningar inom sjöfarten. Detta tror vi försämrar möjligheterna till att realisera sjöfartens utvecklingspotential och riskerar snarare 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. De uttalade politiska ambitionerna hänger helt enkelt inte ihop med den förda politiken.

Vi anser att den föreslagna liksom de genomförda avgiftshöjningarna och kommande årlig indexering av farledsavgifterna ytterligare försämrar 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.

Vi branschorganisationer anser att det istället krävs bland annat positiva ekonomiska incitament för att få transportköpare att välja sjöfrakt framför landtransporter istället för en generell ökning av skatter och avgifter inom andra trafikslag, vilket enligt förespråkarna för sådana ses som ett sätt att göra sjöfarten mer konkurrenskraftig i och med att den då blir förhållandevis billigare. Exempelvis lyfts införandet av kilometerskatt/vägslitageskatt ibland upp som en lösning av sjöfartsintressenter. Enligt vår mening skulle det dock endast leda till försämrad konkurrenskraft för transportköpare och det krävs snarare åtgärder som gör att sjöfarten i sig blir mer attraktiv för att få till stånd en överflyttning till sjö. Vårt främsta förslag, som vi har framfört ett stort antal gånger och står fast vid, är att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör på sikt öka så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Exempel på andra åtgärder som skulle göra sjöfarten mer konkurrenskraftig är ECO-bonus för varuägare som väljer miljösamt, bättre infrastruktur till hamnar och ökad sjöfartsinriktad forskning.

Vi håller med Sjöfartsverket om att det saknas en tydlig strategi och styrning som leder mot det övergripande politiska målet om ökad överflyttning från land- till sjötransport. Den förda transportpolitiken måste hänga ihop med de politiska ambitionerna. Utan en helhetssyn kan konkurrenskraftiga transportlösningar inte skapas. I ett avlångt, glest befolkat land i utkanten av EU är välfungerande, effektiv infrastruktur en grundförutsättning för industrins konkurrenskraft.

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