

Stockholm 20 oktober 2017

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till ändring av tidigare remitterat förslag av föreskrifter om farledsavgift, dnr 17-02807

Vi, Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin, har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av tidigare remitterat förslag av föreskrifter om farledsavgift på remiss och anför följande angående den föreslagna höjningen av farledsavgiften med nio procent och införandet av en ny avgiftsmodell för farleds- och lotsavgifter.

Våra organisationer har länge aktivt följt Sjöfartsverkets arbete med utformningen av avgiftsmodellen och utvecklingen av farleds- och lotsavgifterna. Vi har även yttrat oss gemensamt över Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell i maj 2016 samt andra förslag till föreskriftsförändringar, senast i juni 2017.

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:

- Öka industrins konkurrenskraft genom att öka anslagsfinansieringen av Sjöfartsverket så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) på sikt kan täckas.
- Vi avstyrker införandet av den nya avgiftsmodellen och föreslår att den gamla avgiftsmodellen används även under 2018.
- Vi avstyrker förslaget om höjning av farledsavgiften, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar skulle ytterligare öka kostnadsbördan för varuägarna. Svaveldirektivet har redan lett till en negativ påverkan av konkurrenskraften.
- Vi föreslår vidare att ett moratorium införs på höjda farleds- och lotsavgifter i avvaktan på att regeringen tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av regeringsuppdraget om att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet (N2017/04373/TS).

- Vi är kritiska till att Sjöfartsverket väljer att gå vidare med det föreslagna systemet till miljöstyrning trots omfattande kritik från flera remissinstanser och Trafikanalys. Förslaget ger enligt kritiken inte förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta.
- Konsekvensanalysen av det remitterade förslaget är bristfällig och därför otillräcklig som grund för ett beslut i frågan.
- Det remitterade förslaget om höjd farledsavgift 2018, tidigare aviserad höjd lotsavgift 2018, indexreglering av farledsavgiften och tidigare genomförda avgiftshöjningar går inte ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart. Avgifterna 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.

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 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. Ansvaret för utvecklingen av hela transportsystemet inklusive sjöfart ligger på Trafikverket. Det finns alltså en uppenbar risk att Sjöfartsverkets monopolställning utnyttjas i affärsdrivande syfte. Vi motsätter oss även att Sjöfartsverkets omdebatterade pensionsskuld vältras över på varuägarna. 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, både drift och investeringar i nya isbrytare, 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.

Ökade avgifter försämrar industrins konkurrenskraft

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. Tillsammans med en mer generell strukturell förändring inom sjöfartsnäringen har detta bidragit till att sjötrafiken har minskat, vilket i sin tur lett till minskade intäkter samtidigt som Sjöfartsverkets kostnader inte har minskat i motsvarande grad. För att parera den försämrade ekonomin har Sjöfartsverket stegvis höjt farleds- och lotsavgifterna de senaste åren. De nu aviserade höjningarna av farleds- och lotsavgifterna är på nio respektive fem procent och planeras att träda ikraft den 1 januari 2018. Till detta kommer införandet av det nya avgiftssystemet vid årsskiftet, vilket beräknas leda till mycket kraftiga kostnadsökningar för vissa fartygstyper och som kritiserats hårt av sjöfartens olika aktörer. Beroende på vilken dräktighetsklass fartyget ligger i kan avgifterna höjas mycket kraftigt. Exempelvis ökar avgiften med över 130 procent för SCAs tre RoRo-fartyg. Undertecknade organisationer framförde därför i ett gemensamt remissyttrande 2016-05-13 att *"Antalet dräktighetsklasser ska utökas för att inte skapa snedvridande tröskeeffekter"*. Så har inte skett.

Sjöfartsverket har också meddelat att lotsavgiften även framöver ska höjas med fem procent årligen och farledsavgiften indexjusteras. Avgiftshöjningarna behövs enligt Sjöfartsverket för att säkerställa en långsiktig hållbar verksamhet, eftersom minskande sjötrafik medfört sjunkande avgiftsintäkter.

Vi undertecknade organisationer avstryker Sjöfartsverkets förslag om höjda farledsavgifter, eftersom sådan kraftig höjning 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.

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.

I juni fick Trafikanalys i uppdrag av regeringen att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet (N2017/04373/TS). Vi välkomnar uppdraget som syftar till att analysera hur skatter och avgifter inom transportområdet bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. **Vi föreslår ett moratorium på höjda farleds- och lotsavgifter i avvaktan på att regeringen tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av uppdraget den 31 oktober 2018.**

Införandet av nya avgiftsmodellen bör skjutas upp

Trafikanalys har tidigare på regeringens uppdrag analyserat miljökonsekvenser av Sjöfartsverkets förslag till förändrat farledsavgiftssystem (Trafikanalys PM 2017:9). Utifrån det underlag som Sjöfartsverket har presenterat, menar Trafikanalys att *"miljödifferenteringen i det föreslagna farledsavgiftssystemet inte ger förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta. Incitamenten i dagens styrning är små, med det föreslagna bredare miljöindexet blir de än mindre. Det går inte att utesluta att de föreslagna avgiftsförändringarna medför en risk för överflyttning till väg, i vissa områden och för vissa typer av sjötransporter. Det gäller till exempel den sjöfart som sker på inre vattenvägar samt kustnära sjöfart som går i slingor längs kusten"*.

Enligt Trafikanalys gör den lägre kostnadstäckningen att incitamentet blir för litet för att motivera investeringar och andra åtgärder i miljösyfte. Särskilt angelägna, ofta mer kostsamma, miljöåtgärder riskerar därmed att utebli. Bland annat färjerederier menar att förändringen innebär att det blir mer lönsamt att stänga av katalysatorer, än att ta de ökade driftskostnaderna och försöka kvalificera sig för miljöklassrabatter.

Trafikanalys har därför föreslagit att Sjöfartsverket tills vidare behåller den nuvarande avgiftsmodellen och tar fram mer underlag om hur en ny avgiftsmodell kan utformas för att ge effektivast möjliga miljöstyrning. Vidare bör även analyseras närmare vilka typer av miljöutsläpp som farledsavgifterna ska differentieras utifrån. Regeringen skriver också i budgetpropositionen för 2018 att det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning.

Mot bakgrund av den framförda kritiken avser Sjöfartsverket att vidta åtgärder för att stärka farledsavgifternas miljöstyrande effekt och då särskilt gällande kväveoxidutsläppen. Verket väljer dock ändå att gå vidare med införandet av den nya avgiftsmodellen.

Undertecknade organisationer framförde också kritik mot miljöstyrningen i ett gemensamt remissyttrande 2016-05-13: *"Det miljöstyrmedel som Sjöfartsverket föreslagit kommer inte att leda till önskad miljöstyrning. Verket måste öka differentieringen mellan de olika miljöklasserna"*. **Vi är positiva till att Sjöfartsverket har tagit till sig av kritiken men menar att införandet av avgiftsmodellen bör skjutas upp till dess att den bättre lever upp till de krav på miljöstyrning som regeringen ställt.**

Ytlig och slarvigt genomförd konsekvensanalys måste omarbetas

Sjöfartsverkets konsekvensanalys måste omarbetas. Det är en häpnadsväckande slutsats som dras i den att: *"De berörda företagen har också möjligheten att skjuta över hela eller delar av avgiftshöjningen till sina slutkunder..."* Slutkunderna är i detta fall transportköpare.

Formuleringarna i Sjöfartsverkets konsekvensanalys negligerar det faktum att varuägare inom svensk industri verkar på en global, hårt konkurrensutsatt världsmarknad. Ökade kostnader påverkar menligt konkurrenskraften. **Vi anser att konsekvensanalysen är otillräcklig som grund för ett beslut i frågan och behöver således omarbetas** utifrån ett konkurrenskraftsperspektiv på effekterna av de föreslagna avgiftshöjningarna.

Avgiftshöjningar motverkar uttalad ambition för sjöfarten

Vi vill också påminna regeringen om de ambitioner gällande godstransporter som den uttryckt bland annat i budgetpropositionen för 2017 och arbetet inom ramen för Framtidens logistik, nämligen 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.

Positiva incitament för mer attraktiv sjöfart

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 på sikt bör öka så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Exempel på andra åtgärder som vi har lyft fram tidigare och som skulle göra sjöfarten mer konkurrenskraftig är Eko-bonus för varuägare som väljer miljösmart, bättre infrastruktur till hamnar och ökad sjöfartsinriktad forskning. Vi är därför positiva till att regeringen i budgetpropositionen för 2018 föreslår att ett tillfälligt Eko-bonussystem införs. Förslaget i budgetpropositionen är dock tidsbegränsat till tre år. Den föreslagna nivån på 50 miljoner kr per år är också avsevärt lägre än de kostnader som ökade farleds- och lotsavgifter innebär för transportköpare.

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 en väl fungerande, 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