

# Näringslivets Transportråd

- för transportköpare

2019-08-23

Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping  
sjofartsverket@sjofartsverket.se

## Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgifter (dnr 19-03047) respektive lotsavgifter (dnr 19-03048)

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgifter respektive lotsavgifter på remiss och lämnar ett yttrande som behandlar båda förslagen enligt nedan. NTR är en branschorganisation för varuägare tillika transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare av sjöfrakter. Sjöfarten är ett mycket viktigt trafikslag för både import och export som tidigare inte getts tillräckligt stor transportpolitisk uppmärksamhet. Glädjande nog är en omsvängning på väg.

NTR har tillsammans med flera medlemsorganisationer<sup>1</sup> 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 oktober 2018. NTR har även lämnat ett preliminärt yttrande i maj 2019 över Sjöfartsverkets promemoria om analys av miljöincitament (dnr 19-01258).

### Sammanfattning

- NTR avstyrker förslagen om höjning av farledsavgifter och lotsavgifter, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar skulle ytterligare öka kostnadsbördan och därmed sänka konkurrenskraften för varuägarna.
- NTR anser att de remitterade förslagen om höjda farledsavgifter respektive lotsavgifter 2020, indexreglering av farledsavgiften och tidigare genomförda avgiftshöjningar och kostnadshöjande åtgärder inte går ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart.
- NTR menar att det krävs positiva ekonomiska incitament och andra styrmedel för att få varuägare att i större utsträckning välja sjöfrakt framför landtransport. Ett steg i den

---

<sup>1</sup> Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och Svemin

riktningen skulle vara att införa en breddad ekobonus för omlastning av gods till sjöfart och järnväg som även transportköpare ska kunna ta del av.

### **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 NTR vid flera tillfällen framfört till regeringen att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör 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. Ansvar 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. Enligt NTR bör regering och riksdag gå Sjöfartsverket till mötes och finansiera isbrytningen, både drift och investeringar i nya isbrytare, fullt ut med anslagsmedel som ett första större steg mot ökad anslagsfinansiering. NTR har tidigare tillsammans med flera medlemsorganisationer aktualiserat denna fråga med företrädare för regeringen, vilket även andra aktörer från sjöfartsnäringen har gjort. Därutöver subventionerar handelssjöfarten verksamheter inom Sjöfartsverket för omkring 200 miljoner kronor årligen, som enligt verket själva borde bekostas via anslag<sup>2</sup>.

### **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.<sup>3</sup> För att parera den försämrade ekonomin har Sjöfartsverket stegvis höjt farleds- och lotsavgifterna de senaste åren och verket tar idag ut 350 miljoner kronor mer i avgifter jämfört med 2016. De nu aviserade höjningarna av farleds- och lotsavgifterna för 2020 omfattar totalt ytterligare cirka 50 miljoner kronor per år. Till detta kom införandet av det nya avgiftssystemet vid årsskiftet 2017/18, vilket lett till kraftiga kostnadsökningar för vissa fartygstyper. Något som NTR m.fl. påpekade i ett remissvar 2016-05-13.

---

<sup>2</sup> Enligt uppgifter på Sjöfartsverket branschråd 2019-05-07.

<sup>3</sup> Undantaget är 2018 då verket för första gången på 10 år kunde redovisa ett positivt resultat.

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

**NTR avstryker Sjöfartsverkets förslag om höjda farleds- och lotsavgifter, eftersom sådana höjningar skulle ytterligare försämra konkurrenskraften för varuägande företag i Sverige i ett läge där konkurrenskraften redan försämrats genom kostnadsökningar på flera håll.** Detta hotar i förlängningen välfärden och jobben, vilket knappast är till gagn för Sjöfartsverkets eller, i slutändan, Sveriges ekonomi.

### **Avgiftshöjningar motverkar uttalad ambition för sjöfarten**

NTR vill också påminna om de ambitioner gällande godstransporter som nuvarande och tidigare regeringar uttryckt i otaliga sammanhang, bland annat i den nationella godstransportstrategin<sup>4</sup>, nämligen att ”*Inriktningen och tillhörande insatser ska bidra till att de transportpolitiska målen nås, stärka näringslivets konkurrenskraft och främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart*” och ”*Regeringens ambition är att fler godstransporter ska göras på järnväg och med sjöfart*”. Vi menar att en sådan inriktning inte går ihop med höjda farleds- och lotsavgifter samt redan realiserade kostnadsökningarna till följd av den nya avgiftsmodellen och svaveldirektivet. Vi är generellt starkt kritiska till trenden med kraftiga kostnadsökningar inom sjöfarten. Detta försämrar möjligheterna till att realisera sjöfartens utvecklingspotential och 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. De uttalade politiska ambitionerna hänger helt enkelt inte ihop med den förda politiken.

### **Positiva incitament för mer attraktiv sjöfart**

NTR anser att det krävs positiva ekonomiska incitament för att få transportköpare att välja sjöfrakt framför landtransporter utan att för den skull missgynna andra trafikslag. Exempelvis framförs i en del sammanhang införandet av kilometerskatt/vägslitageskatt ibland som en lösning för ökade sjötransporter. Enligt vår mening skulle det dock endast leda till försämrad konkurrenskraft för transportköpare. Det krävs istället åtgärder som gör att sjöfarten i sig blir mer attraktiv för att få till stånd en överflyttning till sjö. NTR:s främsta förslag, som vi har framfört ett stort antal gånger och står fast vid, är att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör öka så att myndighetens fasta kostnader (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas.

NTR är positiva till att regeringen har tillsatt en nationell samordnare med uppdrag att främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Det är också positivt att i uppdraget ingår att stödja samverkan och föra dialog med berörda aktörer samt utarbeta och bidra till att verkställa en handlingsplan som främjar inrikes sjöfart och närsjöfart. NTR är vidare positiva till det ekobonussystem

---

<sup>4</sup> Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi

som infördes 2018. **Vi föreslår nu att regeringen som ett nästa steg breddar dagens system i enlighet med förslaget i Trafikanalys rapport 2019:1 "En breddad ekobonus". Trafikanalys föreslår i den en breddad ekobonus för omlastning av gods till sjöfart och järnväg som även transportköpare ska kunna ta del av.** Enligt NTR visar Trafikanalys rapport tydligt att hela incitamentsstrukturen med ett generellt högre avgiftsuttag för sjöfarten måste ses över för att åstadkomma den önskade överflyttningen från väg till sjöfart.

#### **NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD**



Per Bondemark  
Ordförande



Jenni Ranhagen  
Kanslichef