

Sjöfartsverket

sjofartsverket@sjofartsverket.se

kopia: andreas.ahlander@sjofartsverket.se

Remissyttrande

Er beteckning: 24-02147, 24-02148

Göteborg 2024-08-30

Remissyttrande på Sjöfartsverkets förslag till föreskrifts- och avgiftsändringar inför 2025

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och 30 miljoner passagerare färdas med färjor årligen.

Föreningen Svensk Sjöfart har getts möjlighet att yttra sig om ovan angivna remisser från Sjöfartsverket. Svensk Sjöfart har tagit del av förslagen och tillhörande konsekvensutredningar samt bilagor och önskar lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart avstyrker förslag om ytterligare höjningar av Sjöfartsverkets avgifter. Svensk Sjöfart menar att det vore orimligt att i nuläget genomföra avgiftshöjningar. För att stärka sjöfartens konkurrenskraft, det svenska näringslivet och dessutom stärka försörjningsberedskapen krävs avgiftssänkningar snarare än ökade kostnader. Sjöfartsverkets behov av ökade medel måste istället täckas genom ökade anslag parallellt med ett intensifierat internt effektiviseringsarbetet där Sjöfartsverket fokuserar på sin kärnverksamhet.

Sjöfartsverket föreslår höjning av farledsavgifter med ca 5,75 procent samt höjning på 25 procent av startavgiften för lotsning i lotsled (höjningen motsvarar en generell höjning på 10 % på hela lotsavgiften) och en höjning på beställningsavgiften). Därtill finns det i nuläget inga besked om förlängning av klimatkompensationen. Vilket skulle innebära över 20 % (!) farledsavgiftshöjning jämfört med nuvarande år.

Sjöfartsverkets avgifter påverkar både sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag och den svenska exportens konkurrenskraft. Under flera år har stora avgiftshöjningar genomförts, något som Svensk Sjöfart och flertalet andra remissinstanser flera gånger larmat om dess påverkan på sjöfarten och Sverige. Svensk Sjöfart är mycket bekymrade över de avgiftshöjningar som föreslås och befaras inför 2025. Vi förutsätter också att Sjöfartsverket i första hand hanterar de angivna kostnadsökningar genom interna besparingar, i betydligt större utsträckning än som skett till dags dato, innan man överväger att föra över dessa på industrin.

Med hänsyn till den svåra ekonomiska situation som Sjöfartsverket har och har haft under många, många år var Svensk Sjöfart positiv till att riksdagen beslutade att genomföra en översyn av Sjöfartsverkets verksamhetsform och finansiering och att regeringen gav Statskontoret i uppdrag att genomföra en utredning. Den 15 februari 2023 återrapporterade Statskontoret uppdraget. Tillsammans med andra aktörer skickade Svensk Sjöfart förra året en skrivelse till Infrastrukturminister Andreas Carlson med näringslivets uppmaningar avseende Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. Sammanfattningsvis:

- *Det behövs ett besked och en plan kring förnyelsen av hela isbrytarflottan. I denna del är det rimligt att staten utöver det uttalade ansvaret för infrastrukturen i form av fartyg även tar ett ekonomiskt ansvar för driften i likhet med vad som gäller för snöröjningen till lands.*
- *Från näringslivets sida anser vi att det är ytterst angeläget att regeringen går vidare med de förslag som Statskontoret lämnat i syfte att säkerställa en långsiktigt hållbar finansieringsmodell för den verksamhet som Sjöfartsverket bedriver.*
- *Inom ramen för ett sådant arbete måste dessutom anslagsnivåerna ses över i enlighet med vad Sjöfartsverket under flera år påtalat. Ökad anslagsfinansiering skulle minska kostnadsbördan och därmed stärka konkurrenskraften för varuägare inom industrin och handeln i Sverige, vilka betalar dessa avgifter.*

Svensk Sjöfart välkomnade att regeringen hösten 2022 beslutade om den så kallade klimatkompensationen på 300 miljoner kronor till Sjöfartsverket under 2023 respektive 2024. Dock påtalade vi att en långsiktig lösning måste till för att inte försämra konkurrenskraften för industrin och handeln i Sverige och stärka förutsättningarna för sjöfarten. **Uppföljning av Statskontorets utredning samt beslut om ökade medel till Sjöfartsverket är därför ytterst angeläget och behöver ske skyndsamt.**

I Sjöfartsverkets remissunderlag saknar vi sammanställd information om senaste årens avgiftsförändringar. Nedan har vi sammanställt senaste årens förändringar i Sjöfartsverkets avgifter.

	Farledsavgifter	Lotsavgifter	Kommentar
2024	+ 8,5 %	+ 10 %	Under 2023 och 2024 har regeringen tillfört särskilda medel till Sjöfartsverket (300 miljoner per år) i en så kallad klimatkompensation. Åtgärden ledde 2023 till att sjöfartens avgifter kunde minskas, trots en underliggande ökning av farledsavgiften med drygt 5,1%. Under 2024 remitterade Sjöfartsverket en ökning av farledsavgifterna som landade på 8,5% och en ökning av lotsavgifterna med runt 10%. Samtidigt minskade effekterna av den klimatkompensation som bidrog till en sänkning vilket gjorde att den effektiva ökningen av farledsavgiften för 2024 blev rekordhög 17%.
2023	+ 5,1 %	+ 10 %	
2022	+ 9,1 %	+ 10 %	Varav 8% av förändringen i farledsavgifter avsåg en treårig höjning för att kompensera underskott i miljöincitamentet

I Sjöfartsverkets remissunderlag ingår exempelbilaga som ger en missvisande bild av vad de faktiska konsekvenserna skulle bli av de föreslagna avgiftsförändringarna. I beräkningarna som sägs visa avgiftsökningen från 2024 till 2025 har Sjöfartsverkets utslutit de delar som avser klimatkompensationen. Den faktiska avgiftsökningen är ytterligare + ca 15%, vilket skulle innebära över 20 % farledsavgiftshöjning jämfört med nuvarande år. Detta bör framgå tydligt i remissunderlaget.

Ifråga om lotsavgifter har dessa höjts kraftigt i ca. 20 år i stort sett alltid med samma motiv att uppnå fullkostnadstäckning. Föreningen saknar en ekonomisk redogörelse från Sjöfartsverket för lotsningsverksamheten och hur denna utvecklats ekonomiskt över tid. Enligt beräkningar från VTI har lotsningsverksamheten redan uppnått full kostnadstäckningsgrad. De kraftiga höjningarna av lotsavgifterna sker samtidigt som väntetiderna för lots ökar. Sjöfartsverket har tidigare meddelat de skall börja redovisa faktiska väntetider, något som fortfarande inte görs. I underlaget skriver Sjöfartsverket att de arbetat med att "...förbättra och effektivisera verksamheten". Föreningen ber Sjöfartsverket redovisa vad som förbättrats och vad som effektiviserats.

Idag finansieras Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet delvis genom farledsavgifterna. Med avseende på korssubventionering av lotsningsverksamheten genom farledsavgifterna, och att Sjöfartsverket under flera år höjt lotsavgifter och igen föreslår höjda avgifter för att nå full kostnadstäckning, saknar vi i remissen information om hur Sjöfartsverket kompenserar med sänkta farledsavgifterna i motsvarande nivå som redan genomförda och ytterligare föreslagna höjningarna av lotsavgifterna.

Svensk Sjöfart har fått information om att det pågår ett arbete med utveckling av Sjöfartsverkets avgiftsmodeller. Svensk Sjöfart förutsätter att vi bjuds in till dialog i tidigt skede för att gemensamt diskutera förslag och synpunkter i arbetet. Eventuella ändringar som genomförs får under inga omständigheter innebära ytterligare avgiftshöjningar för de rederier som i årtal regelbundet trafikerar våra hamnar och främjar landets försörjningsberedskap, som investerat stora belopp i miljö- och klimatsmarta fartyg av världsklass men samtidigt drabbats hårt av Sjöfartsverkets kraftiga avgiftshöjningar de senaste åren.

Utöver ovan synpunkter hänvisar vi våra synpunkter och förslag som framförts i Svensk Sjöfarts tidigare remissvar till Sjöfartsverket de senaste åren.

Svensk Sjöfart förutsätter att Sjöfartsverket tänker om och drar tillbaka förslag om höjda farleds- och lotsavgifter.

Göteborg som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson

Remissyttrandet har beretts av Svensk Sjöfarts Farledsavgiftsarbetsgrupp, Christina Palmén, Pia Berglund och Carl Carlsson