

Stockholm 2021-10-01

Ref: 21-02333, 21-02334, 21-02336

Remissyttrande över Sjöfartsverkets föreskrifts- och avgiftsändringar inför 2022

Sveriges Hamnar är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen och representerar ett 60-tal företag. Bland förbundets medlemmar finns såväl hamnägare som hamnoperatörer och andra företag som utför tjänster i och kring hamnarna.

Transportföretagen Sveriges hamnar har getts möjlighet att yttra sig om ovan angivna remisser från Sjöfartsverket. Med det som utgångspunkt vill Sveriges hamnar lämna följande yttrande.

Sammanfattning

Sveriges hamnar avstyrker förslagen om höjning av farledsavgifter inklusive miljöincitament och lotsavgifter samt taxan för isbrytning, eftersom det skulle öka kostnaderna och därmed sänka konkurrenskraften för hamn och sjöfart, samt ha en negativ inverkan på svensk exportnäring. De i remissen föreslagna kostnadshöjande åtgärderna ligger inte heller i linje med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av gods från väg till sjöfart. Förslagen som helhet vittnar om en bristande samsyn om hur transportslagen i landet ska samverka till ett effektivt transportsystem.

Såväl drift som investeringar i nya isbrytare behöver fullt ut finansieras med anslagsmedel. Det går inte att motivera att just sjöfarten ska avgiftsfinansiera sitt vinterunderhåll, som är att likna vid väg- och järnvägstrafikens vinterunderhåll.

Sveriges hamnar vill återigen lyfta bristerna i Sjöfartsverkets finansieringsmodell. Det tillskott till Sjöfartsverket som regeringen föreslår i budget fram till 2023 behöver användas till att täcka myndighetens underskott och därmed behovet av föreslagna avgiftshöjningar.



Yttrande

Transportföretagen saknar helhetsperspektiv och statens förståelse för transportsystemens interaktion, hur trafikslag fungerar som kommunicerande kärl, men också hur infrastrukturen påverkar det svenska näringslivets konkurrenskraft. Redan innan nu föreslagna förändringar i avgiftsstrukturer har Sverige i ett internationellt perspektiv höga avgifter, med nu föreslagna förändringar hamnar Sverige i ett inte så smickrande toppskikt. Därtill är höjningarna tänkta att genomföras i en tid av postpandemi (förhoppningsvis), och där delar av samhället, inte minst besöksnäringen, har haft enorma utmaningar och är nu snarare i behov av stimulans, inte försämrade förutsättningar. Mer progressiva länder, inte minst våra grannländer kring Östersjön, har valt att agera i motsatt riktning under pandemin för att inte söndra en till sina delar sargad marknad.

Sjöfartsverket och regeringen bör ställa sig frågan om politikens målsättningar är satta i rimlig relation till myndighetens faktiska finansieringsutrymme och dess modell. Landtransporternas företags- och samhällsekonomiska kostnader i form av trängsel, slitage, utsläpp, behov av ny infrastruktur mm förbises i sammanhanget. För att samhället ska närma sig de transportpolitiska målen och andra transportrelaterade mål om överflyttning, nollvision och det hållbara samhället, behöver Sjöfartsverkets konstanta ekonomiska kris lösas på annat sätt än att belasta branschen. Det måste primärt ske genom en ökning av anslagen till myndigheten. De i budgetpropositionen föreslagna tillskotten till Sjöfartsverket de närmaste åren är ett välkommet besked. Det ökade ekonomiska utrymmet för Sjöfartsverket måste innebära att de i denna remiss föreslagna avgiftshöjningarna uteblir. Regeringens förslag om att tillskjuta medel visar på en insikt om Sjöfartsverkets besvärliga situation, det skulle också behövas en långsiktig idé om myndighetens drift- och finansieringsform. Sjöfartsverkets roll att vara affärsverk samt bedriva myndighetsutövning gentemot branschens aktörer, är därtill en olycklig hybrid.

Föreslagna avgiftsjusteringar äventyrar regeringens mål om överflyttning av transporter från landtransportsystemen till sjöfarten. Transportföretagen Sveriges hamnar arbetar genom egna projekt och i samverkan med andra parter för att mer transporter ska utföras på vatten och att regeringens mål i godstransportstrategin ska uppnås. Kostnadsbilden har identifierats som en av de stora utmaningarna för att nå målen, de nu föreslagna höjningarna riskerar punktera både projekt och målsättning i regeringens godstransportstrategi. Avgiftsuttagen i sin helhet behöver justeras så att överflyttning istället stimuleras.

Transportföretagen har tillsammans med övriga medlemsorganisationer inom sjöfart många gånger lyft problematiken och ovissheten kring statlig finansiering av isbrytarflottan, det gäller såväl investering som drift. I budgetpropositionen för 2022 godkänner regeringen Sjöfartsverkets investeringsplan och förslag till låneram. Planen inkluderar vissa investeringar i isbrytare och regeringen inför också en möjlighet att använda medel från anslaget för nationell plan för att finansiera en investering i nya isbrytare. Det är välkommet att isbrytarfrågan kommer upp och behandlas i budgetsammanhang, men en större tydlighet över finansieringens tillblivelse

efterfrågas alltjämt. Sveriges hamnar har svårt att förstå statens skilda hanteringen och finansiering av infrastrukturens vinterunderhåll beroende på trafikslag, varför inte sjöfartens behov behandlas på samma vis som väg- och järnväg.

Sveriges hamnar äger sin infrastruktur, och självfinansierar sina investeringar. Runt om i landet planeras och genomförs det just nu ett antal investeringar i hamninfrastruktur till mångmiljardbelopp genom eget kapital. En ytterst liten del, knappt 1 procent, av de medel som staten avsätter i Nationell plan för infrastrukturinvesteringar vigs för sjöfart. Utifrån det kan man konstatera att det finns en hög transport- och kostnadseffektivitet i svensk sjöfart och hamninfrastruktur. Med tanke på det omfattande trafikarbete som hamn och sjöfart utför i Sverige, och som möjliggörare för svensk industri att nå ut i världen med sina produkter, så är det anmärkningsvärt att staten inte kan leva upp till den egna devisen om ett balanserat avgiftsuttag. Medan väg- och järnvägstrafikens kapacitetshöjningar oftast innebär betydande investeringar, så är marginalkostnaden för trafikökningar inom hamn och sjöfart nära noll. Det finns en betydande outnyttjad kapacitet och en naturligt stor elasticitet i att hantera trafikökningar inom hamn och sjöfart, även i peak. Föreslagna avgiftsjusteringar fungerar kontraproduktivt i förhållande till detta samt till en rad miljömål och regeringens godsstrategi. När transportsverige istället bör fokusera på systemperspektiv och intermodalitet så skapas med förslaget incitament till godsöverflytt från hamn och sjöfart till landtransporter, med mer trängsel i systemen som följd, som i sin tur sänker trafiksystemens effektivitet och genererar krav på utbyggnad av nya vägar och järnvägar osv. Det är viktigt att ta tillvara den förmåga och kapacitet hamn och sjöfart redan förfogar över, för klimat, trafiksäkerhet och svensk konkurrenskraft.

Sammanfattningsvis anser Transportföretagen Sveriges hamnar att ökade avgifter kommer att leda till ökade kostnader för industri och turistnäring, samt skapa försämrad konkurrenskraft för hamnar och sjöfarten relativt andra trafikslag. Utrymmet för att utveckla framtidens hållbara sjöfart minskar när avgifterna höjs och incitamenten är otillräckliga. Det är angeläget att staten tar ett samlat grepp över transportpolitiken, detta för att skapa och upprätthålla en hållbar infrastruktur som tjänar Sveriges konkurrenskraft och välfärd.

Med vänlig hälsning

Eric Tedesjö

Branschchef Sveriges hamnar

Transportföretagen