

Sjöfartsverket  
Strategisk analys och utredning  
601 78 Norrköping  
Att: Anders Westerlund  
Via e-post: [sjofartsverket@sjofartsverket.se](mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se)

Stockholm  
2021-10-01

Ert dnr  
2021-02333  
2021-02334  
2021-02335  
2021-02336

Vårt dnr  
2021/129

## **Remissvar angående förändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2019:3 osv) om avgifter och taxor**

Näringslivets Regelnämnd NNR har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;

### **Bakgrund**

I remissen behandlas förslag till ändringar i Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift (SJÖFS 2019:3), om lotsavgifter (SJÖFS 2019:4), om taxa för isbrytning på beställning (SJÖFS 2014:6), om statens isbrytningsverksamhet (SJÖFS 2011:1) samt i föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal (SJÖFS 2019:6).

För Farledsavgifterna föreslås en generell höjning i enlighet med den ram som tillåts enligt Sjöfartsverkets regleringsbrev, dvs. motsvarande höjning av konsumentprisindex minus konstant skatt (KPI – KS) under samma period. Denna höjning uppgår till 1,1 procent. För att kompensera för miljöincitamentet föreslås en höjning av avgifterna med 8,0 procent. NNR noterar dock att det inte framgår av underlagen att denna del av höjningen (8 %) är öronmärkt för miljöincitamentet och att den kan förutses till fullo åtgå för detta ändamål.

Utöver avgiftsförändringarna sker en ändring av vissa undantag för gods (tomcontainrar och transport av förnödenheter), en utökning av möjligheten att lämna periodvisa deklARATIONER i vissa fall, en sänkt avgiftsreduktion för fjärrzonstrafik från 75 till 50 procent samt sista delen i utfasningen av avgiften för turn-aroundanlöp.

För lotsavgifterna föreslås en generell höjning med 10 procent.

För isbrytning föreslås en uppräknig av avgiftsnivåerna med motsvarande förändring i KPI-KS sedan 2014, vilket motsvarar en ökning med åtta procent.

I föreskriften om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal föreslås trossföringsavgiften höjas med 100 kronor per sluss, från 600 kr till 700 kr.

### **Kostnadsuppföljning**

I remissmissivet står på sidan 3 att "Lotsavgiften får tas ut till motsvarande full kostnadstäckning. Ingen redovisning av Sjöfartsverkets kostnader finns i underlagen. För att öka transparensen och förtroendet för Sjöfartsverkets verksamheter från företagens sida behövs en redovisning i promemorian av myndighetens kostnader. Även enskilda kostnadsposter inom enskilda verksamhetsenheter behöver framgå. Kostnadsposternas utveckling inom myndigheten behöver också kunna följas över tid. Remisspromemorian skulle behöva kompletteras med denna information för att utgöra ett fullgott underlag för beslut om avgifterna. Det finns ett behov av att kunna verifiera att myndighetens resurser används på effektivast möjliga sätt och för detta behöver man kunna jämföra olika enheters kostnader med varandra. Möjligheter att med digitalisering av delar av Sjöfartsverkets verksamheter åstadkomma effektiviseringar skulle kunna framkomma vid en mer ingående redovisning av olika kostnadsposter och redovisning av tidsåtgång för olika standardåtgärder inom verksamheten.

### **Konsekvenser**

#### *Konsekvenser lotsavgifter*

I konsekvensutredningen för lotsavgifter skriver Sjöfartsverket på sidan 5 att Sjöfartsverket är medvetet om att det innebär en risk för en målkonflikt mellan kravet på full kostnadstäckning för myndighetens lotsverksamhet och regeringens godstransportstrategi som syftar till att öka mängden gods som transporteras via sjöfarten. Målkonflikten beskrivs kunna leda till att gods flyttas över till andra transportslag. NNR efterlyser någon form av ekonomisk värdering av denna effekt, dvs vad det kostar samhället och företagen att vägtransport väljs istället för sjötransport. Denna kostnad behöver sedan vägas mot nyttan med avgiftshöjningen, dvs intäktsökningen för Sjöfartsverket. NNR efterlyser också ett förslag på åtgärd för att kompensera för den bedömda effekten.

Sjöfartsverket skriver på samma sida i konsekvensutredningen för lotsavgifter att "Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag". NNR ifrågasätter denna slutsats i ljuset av effekter av överflyttning från sjötransport till vägtransport som beskrivs enligt föregående stycke. Om denna effekt bedöms utgöra ett problem så bör densamma öka när det gäller mindre sjötransportörer som bör vara mer känsliga för vägtransportkonkurrenter, än större sjötransportörer kan förväntas vara.

#### *Konsekvenser farledsavgifter*

Sjöfartsverket skriver i konsekvensutredningen för farledsavgifter på sidan 8 under rubriken "Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen". Sjöfartsverket skriver "Mot bakgrund av Covid-19 har många företag en ansträngd finansiell situation. Ytterligare kostnadsökningar som en konsekvens av avgiftshöjningar kan således ha en ytterligare negativ påverkan på företagens finansiella situation och i värsta fall leda till konkurser." NNR efterlyser någon form av ekonomisk värdering av denna risk, dvs vad det kostar samhället och miljön att sjötransportverksamhet läggs ned. Denna kostnad behöver sedan

vägas mot nyttan med avgiftshöjningen, dvs intäktsökningen för Sjöfartsverket. NNR efterlyser också ett förslag på åtgärd för att motverka den bedömda risken.

Sjöfartsverket skriver på samma sida i konsekvensutredningen för farledsavgifter att ”Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag”. NNR ifrågasätter denna slutsats i ljuset av den risk för minskat utbud av sjötransport som beskrivs enligt föregående stycke. Om denna risk är ett generellt hot bör densamma öka när det gäller mindre sjötransportörer som bör vara mer känsliga vid en ”ansträngd finansiell situation”, än större sjötransportörer kan förväntas vara.

### **Avgiftsnivåer**

NNR noterar att avgifterna avses höjas, exempelvis lotsavgifterna föreslås höjas med tio procent. För att kunna konstatera att de föreslagna avgifterna är på rätt nivå behövs ytterligare underlag, menar NNR.

För att åstadkomma ökad transparens anser NNR att Sjöfartsverket i sina underlag också behöver redovisa en resultaträkning per år för varje område som noggrant visar myndighetens nedlagda kostnader i förhållande till de intäkter man haft för respektive avgift.

Budgeten för miljöincitamenten i farledsavgifterna behöver göras mer transparent. NNR saknar underlag för att kunna verifiera att det extra avgiftsuttaget (9,1 procent) motsvarar kostnaden för historiska och prognosticerade miljörabatter.

Sjötransport är en internationell verksamhet och det är nödvändigt att jämföra förslagen med avgifterna i andra länder. NNR kan dock inte finna någon som helst jämförelse med avgiftsstrukturer eller avgiftsnivåer i exempelvis andra europeiska länder. NNR frågar sig om det kan finnas modeller för finansiering av lotsningsarbete i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företagen. NNR efterfrågar en redovisning av vilka överväganden som har gjorts angående alternativa lösningar, istället för den modell som finns idag.

Konkurrensen med andra transportslag är, när det gäller sjötransport på inre vattenvägar, uppenbar. Därför behöver förslagen jämföras med avgifter för exempelvis vägtransporter.

NNR anser med anledning av ovanstående att Sjöfartsverket bör göra ett mer djupgående arbete som kan ge ett bättre underlag för en jämförelse av avgiftsnivåerna i omvärlden i förhållande till de som svenska företag behöver betala. En viktig del i arbetet bör också vara att hitta lösningar som snarare bidrar till att förstärka de svenska företagens konkurrenskraft än att försvaga denna. I arbetet bör därför ingå att titta närmare på de alternativa lösningar som används i andra länder och som innebär lägre kostnader för berörda branscher i dessa länder och därmed bättre konkurrensförutsättningar för dessa, och sedan utreda om dessa skulle vara möjliga också i Sverige.

### **Slutsats**

Med anledning av bristerna i underlaget anser NNR att Sjöfartsverket behöver göra en kompletterande konsekvensutredning för förslagen.

Näringslivets Regelnämnd NNR

August Liljeqvist