

Ärendenummer
TRV 2020/115745
Motpartens ärendenummer
20-03845, 20-03846

Dokumentdatum
2020-11-13

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Trafikverket, diariet

Trafikverkets yttrande över Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter för lots- och farledsavgifter

Sammanfattning

Utifrån Sjöfartsverkets uppdrag och finansieringsmodell förstår Trafikverket behovet av den nu föreslagna förändringen av lots- och farledsavgifterna rent principiellt. Samtidigt menar Trafikverket att höjningen kan riskera att motverka ambitionerna att öka andelen godstransporter med sjöfart. Under 2020 har stora delar av transportsektorn påverkats kraftigt av den pågående pandemin. Det har lett till kännbara ekonomiska konsekvenser inte minst för sjöfarten, där framför allt passagerartrafiken men också godstrafiken drabbats. Sjöfartsbranschen är därför i nuläget, enligt Trafikverkets bedömning, särskilt känslig för ökande kostnader.

Enligt Trafikverkets uppfattning bör det i konsekvensanalyserna tydligare framgå om och i så fall hur de nu aviserade höjningarna kommer att påverka nya och befintliga sjötransporter. Det gäller i synnerhet trafiken på de inre vattenvägarna på Väner och Mälaren. En överflyttning av godstransporter från sjöfart till andra trafikslag bör enligt Trafikverkets uppfattning undvikas.

Yttrande

Sjöfartsverket har utarbetat ett förslag till nya lots- och farledsavgifter för sjöfarten som ska gälla från och med den 1 maj 2021. Farledsavgifterna ska enligt förslaget höjas med 4,3 procent, varav 0,3 procent är en uppräknings enligt KPI och 4 procent avser att täcka de kostnader som genereras till följd av miljöincitamentet i avgiftsmodellen. Enligt förslaget ska lotsavgifterna höjas med 10 procent, i syfte att nå full kostnadstäckning för lotsningstjänsten. Samtidigt som farledsavgiften höjs kommer även den så kallade fjärrzonsrabatten bort.

Utifrån Sjöfartsverkets uppdrag och finansieringsmodell förstår Trafikverket behovet av den nu föreslagna ändringen av lots- och farledsavgifterna rent principiellt. Inte desto mindre är det olyckligt att Sjöfartsverket ser sig tvungna att åter höja avgifterna. Under 2020 har stora delar av transportsektorn påverkats kraftigt av den pågående pandemin. Det har lett till kännbara ekonomiska konsekvenser inte minst för sjöfarten, där framför allt passagerartrafiken men också godstrafiken drabbats. Sjöfartsbranschen är därför i nuläget, enligt Trafikverkets bedömning, särskilt känslig för ökande kostnader.

Trafikverket har i tidigare remissvar till Sjöfartsverket om avgiftshöjningar vid upprepade tillfällen beskrivit myndighetens roll och den politiska ambitionen att öka andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart. Trafikverket har också uttryckt en oro för hur ökande avgifter för sjöfarten påverkar möjligheterna att flytta godstransporter från väg till sjöfart. Myndigheten har dessutom framfört att ökande kostnader för sjöfarten riskerar att påverka de förväntade nyttoeffekterna av planerade, pågående och genomförda

Ärendenummer
TRV 2020/115745
Motpartens ärendenummer
20-03845, 20-03846

Dokumentdatum
2020-11-13

infrastrukturinvesteringar. I sina remissvar har Trafikverket också framfört att höjda avgifter för sjöfarten delvis kan komma att motverka de positiva effekterna som stödsystemet ekobonus syftar till, för vilket regeringen beslutat om en ny treårig stödperiod. Samtliga dessa synpunkter är i hög grad fortfarande aktuella.

Den politiska målsättningen att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har på senare år förstärkts och konkretiserats. Därför har Trafikverket intensifierat sina insatser för att inom sin myndighetsroll skapa bättre förutsättningar för godstransporter på järnväg och med fartyg. Utöver de sluss- och farledsprojekt som Trafikverket är delaktig i arbetar myndigheten dessutom med en mängd olika åtgärder som syftar till att öka andelen godstransporter på järnväg och med sjöfart. Åtgärderna är ett resultat av regeringens godstransportstrategi och de regeringsuppdrag som Trafikverket fått i anslutning till strategin. Trafikverket har på regeringens uppdrag dessutom tillsatt en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, med särskilt uppdrag att främja en överflyttning av godstransporter till sjöfart. Uppdraget genomförs inom ramen för en handlingsplan, som förutom Trafikverket involverar flera andra myndigheter däribland Sjöfartsverket. Sammantaget pågår det ett intensivt arbete inom Trafikverket, i syfte att öka andelen godstransporter med järnväg och sjöfart.

Trots att Sjöfartsverkets avgifter i de flesta fall utgör en mindre del av sjötransportens totala kostnader så kan högre avgifter, enligt Trafikverkets bedömning, innebära en skillnad för transportköparens val av transportupplägg. Inom ramen för Väneröverenskommelsen 2020 har Trafikverket exempelvis samlat myndigheter, kommuner och näringsliv i olika arbetsgrupper i syfte att öka andelen gods på Vänern. Att i det sammanhanget avisera högre avgifter kan ge olyckliga signaler och riskera att försvåra det fortsatta samarbetet, i synnerhet med tanke på höjningarna riskerar att få betydande effekter för sjöfarten på just Vänern och Mälaren. I den konsekvensutredning som Sjöfartsverket gjorde 2017 i samband med den då aviserade höjningen av farledsavgifterna nämndes att lotsavgiften skulle höjas med 5 procent per år de kommande 2-3 åren för att säkerställa kostnadstäckning. Detta ska ställas i relation till att Sjöfartsverket av samma skäl nu föreslår en avgiftshöjning med ytterligare 10 procent.

Trafikverket anser att det i konsekvensutredningarna tydligare bör belysas om och i så fall hur de aviserade höjningarna påverkar nya och befintliga sjötransporter. En önskad överflyttning från sjöfart till andra trafikslag motverkar inte bara den politiska målsättningen att öka andelen godstransporter med sjöfart. Det riskerar också att leda till lägre sjöburna godsvolymer och därmed minskande intäkter för Sjöfartsverket. Sjöfartsverket konstaterar i konsekvensutredningarna att ytterligare avgiftshöjningar kan medföra att godset flyttas över till andra transportslag, främst lastbil, vilket skulle få negativa effekter för de företag som bedriver sjötransporter på Vänern och Mälaren. I vilken omfattning sådana följd effekter skulle kunna uppstå framgår emellertid inte.

I den analys av avgiftssystemet som VTI genomfört på uppdrag av Sjöfartsverket konstateras bland annat att en höjning av lots- och farledsavgifterna får en större procentuell påverkan på den totala transportkostnaden i Vänern och Mälaren jämfört med andra områden. Det stöds också av signalerna från branschen, som gör gällande att de senaste årens höjningar av lotsavgifterna inneburit betydande kostnadsökningar för sjöfarten i dessa områden och att ytterligare höjningar kan få allvarliga konsekvenser även för redan etablerad trafik. Sammantaget understryker det behovet av en fördjupad analys, som inte bara redovisar effekterna av förändringen utan också belyser möjligheterna att inom ramen för nuvarande finansieringsmodell bibehålla och utveckla sjöfarten på bland annat Vänern och Mälaren.

Ärendenummer
TRV 2020/115745
Motpartens ärendenummer
20-03845, 20-03846

Dokumentdatum
2020-11-13

Trafikverket konstaterar i sitt inriktningsunderlag inför kommande transportinfrastrukturplaneringen att den finansierings- och prissättningsstruktur som finns inom godstransportområdet leder till att priserna på flygtransporter och särskilt sjötransporter, till skillnad från väg- och järnvägstransporter, tenderar att vara högre än de samhälleliga marginalkostnaderna. Ytterligare avgiftshöjningar för sjöfarten riskerar enligt Trafikverkets bedömning att förstärka den bilden ytterligare.

Avslutningsvis menar Trafikverket att det är positivt att Sjöfartsverket i remissen efterfrågar stöd i sina bedömningar av hur branschen påverkas av de nu aviserade höjningarna. Det bidrar till en bredare bedömning och att flera olika aspekter kan föras fram och beaktas innan de nya föreskrifterna fastställs.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av chefen för Nationell planering Lennart Kalander. Handläggare och föredragande har varit Björn Garberg vid enheten Strategisk planering. Samråd har skett med Rein Juriado vid avdelningen Strategisk utveckling samt Pia Berglund och Marielle Svan vid enheten Strategisk planering. I den slutliga handläggningen har även chefen för enheten Strategisk planering Håkan Persson deltagit.



Lennart Kalander

Avdelningschef Nationell planering

