

Ärendenummer  
TRV 201791549  
Ert ärendenummer  
17-02801

Dokumentdatum  
2017-10-16  
Sidor  
1(2)



Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping

Kopia till:  
Trafikverket, diariet

sjofartsverket@sjofartsverket.se

## Angående Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgift (SJÖFS 2016:2)

Sjöfartsverket har föreslagit en ändring av föreskrifterna om farledsavgift (SJÖFS 2016:2), som medför en avgiftshöjning med 9 procent. Trafikverket har tagit del av de remitterade handlingarna och har följande synpunkter:

Utifrån Sjöfartsverkets uppdrag och finansieringsmodell förstår och stödjer Trafikverket den nu föreslagna ändringen av farledsavgifterna rent principiellt. Sjöfartsverket har i underlaget på ett tydligt sätt beskrivit de bakomliggande skälen till varför en avgiftshöjning och en ny avgiftsmodell är nödvändig och också varit transparenta med de synpunkter som inkommit under processens gång. Det ger en bred förståelse för varför Sjöfartsverket, trots invändningar från bland annat branschen, valt att gå vidare med förändringarna om än i en något modifierad form. Det är också positivt att Sjöfartsverket beaktat kritiken av den nya avgiftsmodellens miljöstyrningsprinciper och beslutat att genomlysna denna del ytterligare. Trafikverket ser dock med viss oro på att sjöfarten under kort tid drabbas av relativt kraftiga, upprepade höjningar av de statliga avgifterna samtidigt som det införs nya beräkningsgrunder för lots- och farledsavgifterna. Förändringarna innebär sammantaget ökande kostnader för i synnerhet de sjöfartssegment som har konkurrensytor mot vägtransporter.

Regeringen har i flera sammanhang, bland annat i infrastrukturpropositionen (2016/17:21) framhållit att sjöfarten har en viktig roll i det svenska transportsystemet och att en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart bör främjas. Ambitionen avspeglar sig också i Trafikverkets förslag till nationell plan, där ett av huvudsyftena är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Samtidigt konstaterar Trafikverket i planen att för att nå dit krävs det åtgärder och styrmedel som huvudsakligen ligger utanför den nationella planen. Trafikverket har svårt att se hur höjda, statliga avgifter för sjöfarten bidrar till önskad utveckling, utan menar att det istället riskerar att försvåra och fördröja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Sjöfartsverket pekar i sin konsekvensutredning på att höjda avgifter kan, för företag med låga marginaler, ha en negativ påverkan på företagets finansiella situation och i värsta fall leda till konkurser. Sjöfartsverket slår också fast att det finns sjöfart som möter konkurrens mot andra transportslag, för vilka en avgiftshöjning kan ha negativ inverkan på deras konkurrensförmåga. Det är två allvarliga konstateranden som enligt Trafikverkets uppfattning borde föranleda en djupare analys, i syfte att bättre kunna förutse konsekvenserna för transportsystemet och för näringslivet. Sjöfartsverket påpekar visserligen att höjningarna av avgifterna i ett 10-års perspektiv är relativt blygsamma (i genomsnitt 2 procent per år), men det mildrar inte de rent momentana effekterna när höjningarna faktiskt genomförs.

TMALL\_0422 Brev v.1.0

Sammanfattningsvis bedömer Trafikverket att den nu föreslagna höjningen av farledsavgiften tillsammans med tidigare genomförda avgiftshöjningar och framtida planerade förändringar försvårar en överflyttning av godstransporter från väg till sjö och innebär en risk för överflyttningseffekter i motsatt riktning. Det kan heller inte uteslutas att nyttoeffekterna av de av Trafikverket tidigare beslutade investeringarna i sjöfartens infrastruktur kan komma att påverkas negativt. Trafikverket vill även understryka att de förväntade, positiva effekterna av ett eventuellt eco-bonussystem för sjöfart kan komma att försvagas på grund av de höjda avgifterna. Sammantaget befarar Trafikverket att förutsättningarna för att använda sjöfarten som en avlastning till landinfrastrukturen kan komma att försämrans genom de höjda avgifterna, vilket i förlängningen kan medföra negativa konsekvenser för transportsystemet som helhet.

Beslut i detta ärende har fattats av Stefan Engdahl, planeringsdirektör. Handläggare och föredragande har varit Björn Garberg vid enheten Strategisk planering. Samråd har skett med Lennart Kalander, avdelningschef Nationell planering, Håkan Person, enhetschef Strategisk planering samt Rein Jüriado, strateg Strategisk planering.



Stefan Engdahl  
Planeringsdirektör