

Er ref: SJÖFS 2024-X
Dnr: 24-02147
Dnr: 24-02148

Sjöfartsverket

sjofartsverket@sjofartsverket.se
andreas.ahlander@sjofartsverket.se

Vår ref: R:2024-51
Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över Sjöfartsverkets föreskrifts- och avgiftsförändringar inför 2025:

- **Dnr: 24-02147: farledsavgift med tillhörande konsekvensutredning**
- **Dnr: 24-02148: tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter med tillhörande konsekvensutredning**

Sammanfattning

Skogsindustrierna avstyrker förslagen om höjning av Sjöfartsverkets avgifter.

Sjöfartsverket föreslår en höjning om 4,75 %. Dock försvinner klimatkompensationen om 300 miljoner kr vilket tyder på en verklig ökning för transportköpare och varuägare motsvarande 24 %.

Skogsindustrierna står bakom Näringslivets Transportråds remissvar.

Skogsindustrierna:

- avstyrker höjningen på 4,75 % och belyser att den verkliga höjningen blir 24 %.
- avstyrker höjningen av lots-startavgiften då den motverkar överflytt av gods från väg till sjö.
- understryker att en teknikutveckling behöver ske omgående inom lotsningen, och föreslår att lotsavgifter kompletteras med incitament för teknikutveckling.
- avstyrker höjningen av beställningsavgiften
- anser att Sjöfartsverket bör verka för att minska avgifter för att stärka Sveriges konkurrenskraft, minska inflationen och ge svenskt näringsliv utrymme att ställa om till fossilfria transporter.
- ifrågasätter Sjöfartsverkets konsekvensanalys om att förslaget enbart berör avgiftspliktiga fartyg. Detta då avgifterna vidarefaktureras i sin helhet till varuägaren och transportköparen.
- anser att en lista bör bifogas konsekvensanalysen på de största godstyper som transporteras via sjö.

- tillstyrker Sjöfartsverkets ambitioner att hålla nere kostnader, effektivisera leveranserna samt återställa underhållsskulder, och önskar ta del av de aktiviteter Sjöfartsverket gör att för nå detta.
- anser att lösningen på Sjöfartsverkets ekonomiska situation inte är att höja avgifter utan en omstötning av Sjöfartsverkets finansiering till mer anslag.
- anser att kostnader kopplat till isbrytare och beredskap ska vara anslagsfinansierade

Skogsindustriernas yttrande

Skogsindustrierna tackar för möjligheten att inkomma med yttrande gällande förslag till ändringar av farledsavgift och lotsavgift. Skogsindustrierna avstår från att yttra sig om taxa för fritidsfartyg.

Skogsnäringen är en av Sveriges största transportköpare och **representerar varuägarperspektivet**.

Skogsindustrin sysselsätter 120 000 personer och genererar exportintäkter till Sverige på 180 miljarder kr/ år. Val av transportslag beror på produkt och destination och sker oftast i kombination. 60 % av exporten sker via sjö, men även vid viss import och nationella transporter är sjötransporter av vikt.

De avgiftsökningar som föreslås är problematiska ur flera perspektiv. Vi noterar att **dyrare sjöfart motverkar den nationella godstransportstrategins mål om överflyttning till sjöfart**.

Skogsindustrierna anser att Sjöfartsverket bör verka för att minska transportavgifter i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft, bidra till minskad inflation och ge svenskt näringsliv finansiellt utrymme att ställa om till fossilfria transporter. Detta särskilt nu när styrmedel inom ETS och ESR införs, vilket i sin tur innebär att det blir allt **viktigare för svenska företag som har långa transportavstånd att ha finansiellt utrymme för att ställa om till fossilfria transporter**.

Skogsindustriernas medlemsföretag och flera andra industrier konkurrerar på en global marknad, vilket medför att nationella och regionala kostnadsökningar snedvrider konkurrensen. **Höjda nationella avgifter på sjöfarten har en direkt effekt på svensk konkurrenskraft**. Notera också att avgiftshöjningarna även drabbar importvaror, vilket är inflationsdrivande. Skogsindustrierna önskar understryka att av samma anledning som det är svårt att förutsäga fluktuationer av priser på de råvaror som används vid transporter då de handlas till världsmarknadspris, så har vi transportköpare inom Skogsindustrin svårt att föra över ökade transportkostnader i Sverige till våra kunder då även våra produkter (trävaror, papper, kartong och massa) till stor del handlas till världsmarknadspriser.

Skogsindustrierna håller med om Sjöfartsverkets bedömning att "Mot bakgrund av rådande omvärldsläge samt de generella kostnadsökningar som ses i dagsläget, kan ytterligare kostnadsökningar som en konsekvens av avgiftshöjningar således ha en ytterligare negativ påverkan på företagens finansiella situation." Sjöfartsverket vill dock mena att farledsavgifterna och lotsavgifterna utgör en mindre andel av den totala transportkostnaden medan Skogsindustrierna vill understryka att det inte enbart är Sjöfartsverkets myndighetsavgifter som stiger, utan samtliga kostnader kopplat till myndighetsavgifter, kapacitetsbrister och bristande infrastrukturunderhåll inom sjöfart, väg och tåg läggs på varans slutpris och bidrar till inflation vid import och sämre konkurrenskraft vid export.

Skogsindustrierna önskar ifrågasätta Sjöfartsverkets konsekvensanalyser om att de höjda avgifterna enbart berör företag med fartyg som är avgiftspliktiga, och vill understryka att **farledsavgifter och lotsavgifter vidarefaktureras i sin helhet till varuägaren och transportköparen**.

Skogsindustrierna efterfrågar en bredare konsekvensanalys av antalet företag och branscher som berörs, särskilt som det framgår i Sjöfartsverkets egen retorik att "Slutkunderna av redarnas tjänster består av

näringsidkare från olika typer av branscher och privatpersoner” samt då Sjöfartsverket pekar på att det finns övergripande statistik om vilka typer av gods som lossas och lastas i olika delar av landet.

Skogsindustrierna ser därför gärna att en lista bifogas i konsekvensanalysen på de fem-tio största typerna av gods.

Skogsindustrierna vill understryka att det främst är svenska näringsidkare som importerar och exporterar gods till och från Sverige, vilket därmed gör det rimligt att anta att det är Sveriges näringsliv som betalar farledsavgifterna och lotsavgifterna, på bekostnad av sysselsättning och konkurrenskraft. Den retorik Sjöfartsverket använder i konsekvensanalysen kan lätt missförstås som att det är utländska redare som betalar farledsavgifterna, vilket Skogsindustrierna tycker är en olycklig retorik.

Skogsindustrierna tillstyrker Sjöfartsverkets ambitioner att hålla kostnader nere och effektivisera leveranserna, och önskar ta del av de aktiviteter som Sjöfartsverket genomför att för uppnå detta.

Skogsindustrin önskar även se en ekonomisk redogörelse för underhållsskulden, och en budget och tidplan för när den är återställd samt en budget och tidplan för framtida investeringar och utveckling av tjänster och fartyg. Detta för att dels känna trygghet i att framgångsrika investeringar görs, dels säkerställa att dessa kostnader inte används som generella argument för att höja farledsavgifterna år för år. I den konsekvensutredning som bifogats remissen framgår att Sjöfartsverkets kunder drabbas av högre kostnader i form av de höjda avgifter till myndigheten som nu föreslås. Skogsindustrierna efterfrågar därför ett kostnadsbesparingsprogram i syfte att sänka Sjöfartsverkets administrativa kostnader och resursbelastning, och därmed undvika att Sjöfartsverkets ökade kostnader överförs till Sjöfartsverkets kunder.

Skogsindustrierna avstyrker höjningen av farledsavgiften på 4,75 %.

Skogsindustrierna vill belysa att **den verkliga höjningen för svenskt näringsliv, inkl**

Skogsindustrierna, blir 24 % vilket är betydligt högre än 4,75 %. Detta då den av regeringen beslutade klimatkompensationen om 300 miljoner kronor försvinner 2025. Klimatkompensationen motsvarade en sänkning av det ordinarie priset på farledsavgiften med 15 %.

Skogsindustrierna är väl medvetna om Sjöfartsverkets prekära ekonomiska situation. Den långsiktiga lösningen är inte att höja avgifter och därmed motverka sjöfarten samt den svensk konkurrenskraften. De senaste årens upprepade tillskott till Sjöfartsverket är välkommet men skapar en ryckighet som inte gagnar sjöfarten och dess roll som det långsiktiga valet för godstransporter. Tillskotten är också ett bevis på att Sjöfartsverkets finansieringsmodell, och verksamhetsformen som affärsverk, har stora brister och behöver ses över för att skapa långsiktighet i branschen. **Lösningen är en omstöpning av Sjöfartsverkets finansiering till mer anslag.**

Skogsindustrierna anser t. ex. att Sjöfartsverkets kostnader kopplat till isbrytare och beredskap ska vara anslagsfinansierade och inte betalas av svenskt näringsliv, på bekostnad av konkurrenskraft och sysselsättning.

Skogsindustrierna avstyrker höjningen av lots-startavgiften då denna avgift motverkar överflyttning av godstransporter från väg till sjö. Lotsavgiften gör det redan idag olönsamt för fartyg göra stopp längs vägen för att lasta och lossa trailers på väg mot fartygets slutdestination. Om det gick att få lotsdispens så finns det ett antal Roro-linjer norrgående som skulle kunna ta ombord lastbilar söder om Stockholm och släppa av en bra bit upp längs Norrlandskusten. Dock behövs det minst 50 trailers eller

containers för att det ska vara lönsamt redan idag för ett fartyg att anlöpa en hamn. Detta motsvarar två hela tåg. Med de föreslagna höjningarna kommer den ekonomiska kalkylen för detta bli sämre.

Skogsindustrierna understryker att förslaget om ändrade avgifter för lotsning behöver kompletteras med incitament för teknikutveckling. Vi upplever en stor lotsbrist idag i Sverige (nu saknades det lotsar i sommar igen). I norra regionen finns tex sex lotsar, men alla är inte utbildade på alla farleder så om någon är sjuk eller föräldraledig så kan en kollega inte kliva in. Detta är en svaghet för sjöfarten. Det har dessutom visat sig svårt för Sjöfartsverket att anställa nya lotsar. Nu är alltså ett bra tillfälle att göra teknikhöjning och gradvis implementera ny teknik i de farleder som är lätta att navigera i. Detta sker lämpligast genom att eliminera lotsavgiften i dessa hamnar, mot att hamnar och redare investera i GPS, vindmätare, strömningsmätare mm.

Skogsindustrierna tillstyrker det bonus-malus system som Sjöfartsverket erbjuder i form av miljöincitament. Skogsindustrierna önskar dock se en långsiktig säkerhet i att de företag som investerar i miljöklassade fartyg åtnjuter låga farledsavgifter på lång sikt (10 år).

Skogsindustriernas utgångspunkt

Transporter är en grundförutsättning för hela skogsindustrins värdeskapande, som är betydande. Skogsindustrin genererar exportintäkter på 180 miljarder kronor och en årlig klimatnytta på cirka 93 miljoner ton CO₂e. Ambitionen är att bidra ytterligare, inte minst på transportområdet.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda vilket bland annat innebär att svensk skogsindustri ska ha fossilfria landtransporter i Sverige år 2040.

Skogsindustrins framtidsagenda

Skogsindustrin vill driva på en mer hållbar utveckling. Därför har skogsindustrin i nära samarbete med medlemsföretagen tagit fram tre löften som berör klimat, cirkularitet och biologisk mångfald:

- 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
 - Ett av målen: Fossilfria landtransporter i Sverige 2040.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald.

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Transportansvarig