

Vägledning - Sjöfarts- och hamnuppropet 2017

Parterna i initiativet Blå Tillväxt uppmanar härmed alla på något sätt berörs av sjöfartens höjda avgifter att skriva under vårt gemensamma Sjöfarts- och Hamninitiativ.

✓ **Vem kan skriva under?**

Alla som delar våra åsikter är välkomna att skriva under. Vi ser gärna att:

- Vi får företag av olika karaktär dvs. hamnar, mäklare, rederier, transportköpare, logistikföretag. Sprid därför detta vidare till de du tror skulle kunna dela våra åsikter.
- Vi ser gärna bred spridning i hela Sverige.
- Vi ser gärna att beslutsfattare också signerar uppropet och då kanske särskilt lokalt dvs. i regioner som direkt påverkas av de höjda farledsavgifterna.

✓ **Vi vill vara mer aktiva – vad kan vi då göra?**

Om du eller din organisation önskar synas mer i denna fråga än att just bara signera detta upprop så hör gärna av dig till oss så kan vi diskutera möjligheterna till ex. gemensamma debattartiklar eller lokala evenemang.

✓ **Vad säger jag om någon frågar varför vi tycker detta är viktigt?**

- Sjöfarten är en av våra mest effektiva och klimatsmarta transportslag. Ökade avgifter för sjöfarten har negativ påverkan på svensk arbetsmarknad, samhällsekonomin, svensk konkurrenskraft samt klimat- och miljöpåverkan.
- Regeringen har tagit fram en maritim strategi med mål att skapa EU:s bästa regelverk. Höjningar av avgifter stämmer inte överens med den ambitionen.
- Det är positivt med regeringens ambitioner att stärka sjöfartens konkurrenskraft, inte minst eftersom det är avgörande för att få till fler klimatsmarta transporter. Då är stora avgiftshöjningar inte rätt väg att gå.
- Farledsavgiften finansierar Sjöfartsverkets verksamhet, samtidigt som majoriteten av EU:s länder har inte några statliga farledsavgifter. De svenska farledsavgifterna är en konkurrensnackdel för handelssjöfart på Sverige och för det svenska näringslivet.
- Sjöfartsverket måste leverera vinst till statskassan. Det är inte rimligt att staten ställer höga vinstkrav på en myndighet samtidigt som man minskar dess anslag. Verket måste därför öka sina intäkter genom att höja avgifterna och på så sätt försämra sjöfartens konkurrenskraft. Bekymmersamt att ena handen inte vet vad den andra gör.

Nya avgiftsmodellen:

- Den nya avgiftsmodellen, som ska träda i kraft 2018, har kritiserats för att inte ge de miljöstyrande effekter Sjöfartsverket uttrycker som en ambition med det nya systemet. En miljödifferenterad avgiftsmodell ska bidra till de dagliga morötterna och motivera snarare än straffa de rederier som har gått i bräsch och redan gjort modiga miljöinvesteringar i ex. LNG, metanol eller batteridrift.

- En majoritet av remissinstanserna har uttryckt oro för att effekterna av den nya avgiftsmodellen blir minskad konkurrenskraft för sjöfarten.
- Branschen har gjort omfattande beräkningar på förslaget och flera har uttryckt oro för att den nya avgiftsmodellen blir kontraproduktiv och missgynnar miljöinvesteringar. Det kommer också att bli högre avgifter än de siffror som Sjöfartsverket presenterar. Konsekvenserna blir överflyttning från sjöfart till väg.

Kontakt:

Pia Berglund, VD Svensk Sjöfart (pia.berglund@sweship.se, 031- 384 75 00)

Christina Palmén, sakkunnig sjösäkerhet och miljö vid Svensk Sjöfart:
(christina.palmen@sweship.se, 031- 384 75 00)