



Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
Er beteckning: 15-03366

Göteborg 12 november 2015

Remissvar angående höjning av lotsavgiften från den 1 januari 2016

Sveriges Skeppsmäklareförening har tagit del av innehållet i ovanstående remisser och vi vill å det bestämdaste protestera mot att lotsavgifterna återigen ska höjas med fem procent.

Vi anser nämligen att det är ett gemensamt intresse för hela sjöfartskollektivet att det finns en fungerande lotstjänst. Samtliga fartyg, även exempelvis färjor, kan nämligen då och då behöva ta ombord en lots - och då måste den organisationen fungera. Eftersom vi vet att Sjöfartsverkets kostnader till 90 procent består av fasta kostnader är det alltså rimligt att alla som då och då kan tänkas behöva en lots också ska vara med och betala för denna lotsberedskap. Helst skulle vi naturligtvis önska att samhället stod för de fasta kostnaderna, men i brist på sådana beslut anser vi att det är nödvändigt att kollektivet som helhet gör det. Om lotstjänsten idag täcker sina direkta kostnader till 91,9 procent, och till 83,7 procent om man räknar in lotsomsättningens andel av overhead-kostnaderna (verksledningen), anser vi att det räcker med detta.

Vi utgår ifrån att det även finns regionalpolitiska aspekter på lotstjänsten eftersom vi kan utläsa ur konsekvensbeskrivningen att minsta antal lotsar man kan ha på en lotsstation är fyra stycken. Vi tolkar den informationen som att de stundtals mest finns som beredskap eftersom vi i det här landet har bestämt att hela Sverige ska leva, dvs varje hamn av en viss storlek ska ha tillgång till lotsar när så efterfrågas.

Vi håller med om detta, men anser att kostnaden för denna beredskap inte bara ska drabba de som använder lotsar, utan hela sjöfarten. Om det nu inte kan tas ur den regionalpolitiska kassan så som så mycket annat som gynnar samhället i stort.

Med den här lotshöjningen, som alltså främst missgynnar mindre fartyg som behöver lots under längre tider, bidrar Sjöfartsverket till att kust- och inlandssjöfarten minskar och lastbiltransporterna ökar ytterligare.

Det är knappast något som gynnar samhället som helhet.

Om lotsavgiften, trots vad vi ovan framfört, måste höjas anser vi att det räcker med att höja avgiften för den första timmen med fem procent. Det skulle i alla fall inte så tydligt missgynna den sjöfart som fortfarande försöker konkurrera med godstransporterna på land.

Men framförallt anser vi att den här lotshöjningen inte bör genomföras! Genom att de som använder lotsningstjänsten idag betalar över 90 procent av de direkta kostnaderna har de mer än väl tagit sin del av kostnadsansvaret. Resten bör enligt vår åsikt delas av sjöfartskollektivet som helhet.

Vi vill också redan nu protestera mot den kommande lotshöjning som aviseras redan i den här konsekvensredovisningen och som ska träda i kraft från och med 2017!

Avslutningsvis kan vi inte annat än återigen konstatera att skillnaderna i internaliseringsgrad mellan transportslagen återigen ökar, istället för att minska. Regeringen satsar årligen närmare tio miljarder SEK på järnvägens administration samt drift och underhåll av järnvägsspår, men kräver bara spåroperatörerna på en bråkdel av den summan i banavgifter.

Dessutom beslutade regeringen nyligen att satsa YTTRELLIGARE 1 200 miljoner på järnvägsunderhållet för 2016. Allt medan den lotsberoende sjöfarten krävs på ökade avgifter för att de förväntas ta regionalpolitiskt ansvar!

Vi är väl medvetna om att detta faktum inte är något som Sjöfartsverket råder över, men det tål ändå att poängteras.

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD
Postgatan 4
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94
berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se