

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2021-03-22
Besvaras senast
2021-03-31 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:2279 Fördelning av kostnaderna för sjö- och flygräddning

Nyligen kunde vi ta del av Sjöfartsverkets anslagsframställan och treårsplan för perioden 2022–2024. Planen innehåller ett flertal punkter kring angelägna satsningar. Bland annat framhålls vikten av investeringar i nya isbrytare och åtgärder för att ställa om statens fartyg i enlighet med de svenska klimatambitionerna. Av framställan framgår även att det ekonomiska läget är ansträngt, och verket pekar i dessa delar på att medel bör tillföras myndigheten.

I fråga om sjö- och flygräddningen pekar Sjöfartsverket specifikt på att anslaget för sjöräddning bör öka för att täcka kostnader för allmänhetens och fritidsbåtstrafikens behov avseende såväl sjö- och flygräddning som underhåll och drift av vissa sjösäkerhetsanordningar.

Bakgrunden till myndighetens begäran är att det svenska systemet för sjö- och flygräddning (SAR-systemet) är ett gemensamt system. En i grunden kostnadseffektiv lösning med flera användare/brukare – däribland handelssjöfart, skärgårds- och fritidsbåtstrafik, den civila luftfarten, Försvarmakten samt annan flygverksamhet såsom icke tidtabellsbundna flyg, fritidsflygare med mera (så kallat allmänflyg).

Därutöver kan helikoptrarna under vissa förutsättningar användas av andra myndigheter och kommunal räddningstjänst. Kostnaderna för det gemensamma systemet finansieras enligt en sedan länge etablerad finansieringsprincip där olika avnämare står för sina respektive kostnader i systemet. Försvarmaktens kostnader finansieras således av Försvarmakten, den civila luftfartens andel av kostnaderna genom att Sjöfartsverket får ersättning via undervägsavgifterna, handelssjöfartens andel genom farledsavgifterna, och fritidsbåtstrafikens, allmänflygets och annan offentlig användning finansieras i sin tur över anslag. Under senare år har den finansieringsprincip som gällt för det gemensamma systemet frångåtts. Problematiken har påpekats av Sjöfartsverket under ett flertal år, och enbart för 2020 kan det konstateras att cirka 100 miljoner kronor som enligt gällande finansieringsprincip borde ha finansierats över anslag i stället har finansierats över farledsavgiften. Beloppet motsvarar cirka 10 procent av det samlade farledsavgiftsuttaget under ett år.

Sjöfartsverket yrkar mot denna bakgrund i sin framställan på att den etablerade finansieringsprincipen ska gälla så att respektive samhällssektor som nyttjar sjö- och flygräddningstjänst proportionerligt bekostar sin del och att anslaget

därmed ska höjas.

Med anledning av vikten av att inte höja farledsavgifterna ytterligare skulle jag vilja fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Hur ser statsrådet på att en del av de avgifter som tas ut från handelssjöfarten används för att finansiera kostnader som enligt gällande finansieringsprinciper är hänförliga till andra brukare, och anser statsrådet att denna del av farledsavgiften är att betrakta som en skatt eller avgift?

.....

Mikael Larsson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Johan Welander