

Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping  
sjofartsverket@sjofartsverket.se

# Remissyttrande

Er beteckning: 16-00810

Göteborg 2016-05-30

## Remissvar avseende förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter

*Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

## 1 Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart stödjer inte det remitterade förslaget gällande nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter i den nu föreslagna utformningen. Föreningen Svensk Sjöfart har länge efterfrågat ett kraftigare system som bättre premierar miljönyttan och föreningen är positiv till att vi nu ser att Sjöfartsverket har den intentionen. Men tyvärr visar beräkningar och våra analyser att det föreslagna systemet som helhet inte är tillräckligt rejält för att fungera som incitament för investeringar i miljöförbättrande åtgärder. Även om miljöinvesteringar ger rabatter är det viktigt att se till helheten och vilka totala farleds- och lotsavgifter förslaget innebär. Därtill visar beräkningar att med det föreslagna systemet försvinner incitament att fortsätta använda redan idag installerad miljöförbättrande utrustning, så som exempelvis redan installerade katalysatorer.

Föreningen Svensk Sjöfart ser att det finns en del goda idéer i det remitterade förslaget, bland annat är vi positiva till principen med miljöindex, men vi ser samtidigt att förslaget inte är tillräckligt genomarbetat och att det finns allvarliga brister i konsekvensutredningen.

Föreningen Svensk Sjöfart har under många år aktivt drivit på för en vidareutveckling av Sjöfartsverkets farledsavgifter och hamnarnas avgifter vilket inte minst har visats genom ett antal partsöverenskommelser mellan Sjöfartsverket, föreningen och Sveriges Hamnar. Vi har även i denna process försökt få bidra aktivt, men vi har dock upplevt processen som väldigt stängd för teknisk input. Detta är förvånande med tanke på det fina samarbete som drivit miljöutvecklingen under många år. Sett till den totala styrande effekten, är det avgörande att strukturen på hamnarnas avgifter överensstämmer med sjöfartsverkets avgiftsstruktur och att dessa överensstämmer med möjliga reduktioner på fartygen som styr mot gemensamma prioriterade miljömål. Denna princip var vi tre parter överens om vid den förra större reformen av farleds- och hamnavgifterna år 1996.

Föreningen har uppfattat att regeringen anser att farledsavgifterna ska användas för just miljöstyrning samtidigt som detta ska kunna stärka svenska rederiers konkurrenskraft. Vår uppfattning är att om detta görs på rätt sätt så kan dessa två gå hand i hand. Om detta ska kunna ske måste Sjöfartsverket utnyttja den innovationskunskap som finns hos näringen men även hos regelgivande myndighet Transportstyrelsen. Om detta index införs blir det världens första statliga index för miljöstyrning av sjöfarten. Det är helt unikt och låt oss nu tillsammans se till att vi också gör det bra. Vår och Transportstyrelsens intention har hela tiden varit att detta index sedan ska kunna exporteras till först och främst Östersjön genom HELCOM men sedan också vidare i världen. Vi vill att Sjöfartsverket nu tar ett större omtag med större involvering av den svenska näringen för att uppnå dessa gemensamma mål.

Förslaget slår särskilt hårt mot kust- och närsjöfarten som redan idag är mycket konkurrensutsatt gentemot andra transportslag. Vi ställer oss vidare mycket frågande till Sjöfartsverkets avsikt att minska kraftigt i reduktion av lotsrabatt i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren samt borttagande av undantag från farledsavgift för transporter av last mellan hamnar belägna inom Göteborg/Vänern-området. Detta går helt emot regeringens intentioner att flytta mer gods till sjöfart. Än mer förvånande ställer sig denna fråga då inte heller Transportstyrelsen har gått vidare med näringens förslag om utökad lotsbefrielse på dessa farvatten. Ingen av regeringens myndigheter tycks nu ta denna fråga på allvar vilket är otroligt olyckligt och innebär spiken i kistan för utvecklingen av de inre vattenvägarna.

Föreningen Svensk Sjöfart delar inte Sjöfartsverkets bedömning om att förslaget innebär samma nivå av intäkter från farledsavgifter. Våra beräkningar tyder på att förslaget generellt innebär höjda farledsavgifter och därmed ökade intäkter för Sjöfartsverket. Vidare är vi mycket bekymrade över aviseringen om att anslag för isbrytningen eventuellt försvinner, vilket skulle innebära en ytterligare avgiftshöjning på cirka 15 procent. Föreningen har länge krävt att just isbrytningen ska skattefinansieras och därmed likställas med vinterhållning på väg. Det är viktigt att grundprincipen för att ta ut avgifter enligt regeringsformen efterlevs. Avgifter kräver att de är kopplade till viss nytta för kollektivet för vilket avgiften belastas. Vi ställer oss tveksamma till om ett alltför brett uttag av avgifter från kollektivet som för isbrytning och viss räddningstjänst på land uppfyller dessa lagkrav. Detsamma gäller även förslaget att konjunkturutjäma avgifterna för att gynna Sjöfartsverket. Vi saknar vidare en analys över hur sjöfartens men också svensk konkurrenskraft generellt påverkas om isbrytningen inte skattefinansieras såsom Sjöfartsverket beräknat och avgifterna därmed höjs med ytterligare 15 procent.

Förslaget innebär inte bara ökning av kostnader för rederierna, utan även för transportköparna och varuägarna vilket kommer att ha en negativ påverkan på Sveriges konkurrenskraft när transportkostnaderna ökar.

Om Sjöfartsverket bestämmer sig för att gå vidare med att omarbete nuvarande förslag föreslår föreningen att de rederier som redan idag gjort stora miljöinvesteringar, de s.k. *early movers*, premieras och vi föreslår därför att tillfälliga justeringar införs i nuvarande system redan nu. Vi diskuterar gärna hur detta skulle kunna ske för att införas så snart som möjligt<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Redan idag ger några hamnar i Sverige rabatt för de fartyg som har alternativa bränslen. Ett ytterligare exempel på förslag som vi diskuterat är att fartyg som är verifierat enligt Clean Shipping Index och har [90 poäng] eller högre ges 90 procent rabatt på farledsavgift baserad på fartyget bruttodräktighet.

## 2 Svensk Sjöfarts miljöarbete

Medlemmar i Föreningen Svensk Sjöfart jobbar intensivt med miljöfrågorna och vi har många rederier som ligger i framkant i världen idag i utvecklingen; till exempel världens första stora passagerarfartyg som drivs med LNG, världens första metanoldrivna färja, flera spännande LNG-projekt inom tanksjöfarten både på befintlig och nytt tonnage. Detta har bara varit möjligt genom en gemensam satsning inom ramen för Zero Vision Tool som har tagits fram genom ett samarbete mellan rederier, hamnar och marin utrustningsindustri. Det finns ett stort behov av att få rabatter i den operativa verksamheten för dessa *early movers* till exempel genom ordentliga rabatter i Sjöfartsverkets farledsavgifter, hamnavgifter m.m. Här ser vi att det är viktigt att staten tar ett visst ansvar även för de som ligger långt före i regelutveckling. Till Zero Vision Tool finns också skapat en universitetsgrupp vars uppgift är att mäta och verifiera den samhällsnytta dessa investeringar genererar. Beräkningar som nu gjorts visar på tydlig positiv samhällsekonomisk effekt. Att aktivt skapa incitamentssystem för denna typ av sjöfart är en lågt hängande frukt.

Föreningen Svensk Sjöfarts medlemmar har tagit fram en Klimatfärdplan 2050<sup>2</sup> där vi sätter upp djärva mål för hur vi ska kunna nå en klimatsmart sjöfart. Vi har även som föreningen anslutit oss till regeringens initiativ Fossilfritt Sverige. Det är en tuff utmaning som vi bara klarar om vi får hjälp av alla relevanta parter.

## 3 Bakgrund

### 3.1 Allmänt

Sjöfartsverket är ett affärsverk med ett räntabilitetsmål som kräver att myndigheten går med vinst och levererar överskott till staten. Farledsavgiften finansierar Sjöfartsverkets verksamhet, samtidigt som majoriteten av EU:s länder inte har några statliga farledsavgifter. De nuvarande svenska farledsavgifterna utgör därför en konkurrensnackdel för handelssjöfart på Sverige och för det svenska näringslivet. Trafikverken finansieras på olika sätt: Vägverket och Banverket finansieras till stor del med skattemedel, medan Sjöfartsverket (och Luftfartsverket) bedrivs som affärsdrivande verk. Det är inte rimligt att handelssjöfarten betalar ett avkastningskrav till staten genom farledsavgifter när varken väg- eller järnvägsanvändare har samma betalningskrav.

Farledsavgiften omfattar cirka 40 procent av Sjöfartsverkets omsättning och täcker främst Sjöfartsverkets kostnader för tjänster som tillhandahålls handelssjöfarten. Farledsavgifterna tas idag ut av Sjöfartsverket och riktar sig mot handelssjöfarten på svenska hamnar som betalar farledsavgift. Antalet fartyg uppgår till cirka 2 600 och antalet fartygsägare eller redare, som är Sjöfartsverkets slutkund, till cirka 1 500. Farledsavgifterna debiteras i regel fartygsagenten, som uppgår till cirka 170 stycken. Intäkten av farledsavgifterna ligger runt cirka 1 miljard.

Föreningen Svensk Sjöfarts generella position i frågan är att farledsavgifterna ska reduceras med 90 procent. Det första motivet till sådan sänkning är att stärka sjöfartens möjligheter att komplettera och avlasta övriga trafikslag. Det andra motivet och omedelbara motivet är att en sänkning av farledsavgifterna är en möjlighet för Sverige att något kompensera för de negativa konkurrens effekter införandet av de regionala svavelreglerna får på närsjöfarten och svensk sjöfartsberoende industri. En sänkning med 50 procent gjordes exempelvis i Finland av just det skälet. Om Sverige då genom Sjöfartsverket höjer sina farledsavgifter, uppstår inte bara en konkurrensnackdel för svensk industri

<sup>2</sup> [http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Klimatfärdplan\\_Svensk-sjofart\\_Klimat\\_web.pdf](http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Klimatfärdplan_Svensk-sjofart_Klimat_web.pdf)

globalt och inom Europa utan dessutom en konkurrensnackdel mot Finland. Föreningen Svensk Sjöfart anser att mer pengar ska in i systemet och mindre kostnader ska belasta systemet. På kort sikt anser vi därför att **finansieringen av isbrytningen** bör bäras av skattebetalarna och inte enbart av sjöfartskollektivet. Isbrytning är enligt vår mening en fråga om att hålla vattnets vägar farbara dvs. jämförbart med att våra motorvägar plogas. Detta måste anses vara en fråga om tillgänglighet i första hand. Det är viktigt att hela landet kan få in och ut sitt gods och därför ska också farlederna hållas öppna. Detta bör täckas genom anslag.

Föreningen Svensk Sjöfart noterade och välkomnade att tidigare regering förstärkte Sjöfartsverkets ekonomi för att undvika avgiftsökningar i den s.k. **sjöfartsmiljarden**. Detta skedde i form av ökade anslag kopplade till Sjöfartsverkets ansvarsområde med 1 035 miljoner kronor fördelat på åren 2014-2016.

45 miljoner kronor tillfördes såsom en permanent årlig höjning av anslagna medel till sjö- och flygräddningsverksamhet medan 900 Mkr är en tillfällig satsning fördelad i tre år till isbrytning samt drift av farleder, kanaler och slussar. Vi noterar att de 45 miljonerna för sjö- och flygräddning nu är borttagna från den fasta kostnaderna men kostnaden för isbrytning ligger kvar i de fasta kostnader som ska täckas av farledsavgifterna. Detta rör sig om en kostnad på 290 miljoner i total kostnad per år enligt Sjöfartsverkets egna uppgifter.

Regeringen gav Sjöfartsverket i uppdrag att utarbeta en finansiell modell där ekonomiska värden kan varieras i syfte att uppnå en ekonomi i balans senast den 31 december 2017.

Utredningen kom i korthet fram till följande:

- Sjöfartsverkets intäkter ska finansiera såväl kärnverksamheterna som gemensamma stödfunktioner och används således för att täcka underskott i de olika verksamheterna.
- En ny modell för uttag av farledsavgifter samt internt förbättringsarbete bör innebära att Sjöfartsverket kan nå en ekonomi i balans per den 31/12 2017.
- Farledsavgifterna kan komma att höjas med så mycket som 15 procent efter 2017 om inte isbrytningen skattefinansieras.

### 3.2 Tidigare samarbeten

Föreningen Svensk Sjöfart har under många år aktivt drivit på för en vidareutveckling av Sjöfartsverkets farledsavgifter vilket inte minst har visats genom ett antal partsöverenskommelser mellan Sjöfartsverket, föreningen och Sveriges Hamnar. Vi har även i denna process försökt få bidra aktivt med tanke på det fina samarbete som drivit miljöutvecklingen under många år. Både Svensk Sjöfart som förening men framförallt våra medlemmar är världsledande i att proaktivt och konkret arbeta med miljö- och klimatförbättrande åtgärder. Det samma gäller Sveriges Hamnar och medlemmar där. Även om farledsavgifterna måste göras tydligare, räcker inte det för att uppnå önskad samlad positiva effekt. Hamnarnas avgifter måste in i samma struktur som Sjöfartsverkets. Därför är samarbetet mellan Sjöfartsverket, Sveriges Hamnar och Föreningen Svensk Sjöfart fundamental. Fartyg trafikerar givetvis fler hamnar än svenska, och för att nå målet med fler hamnar måste vi använda Sveriges unika ställning i HELCOM genom Transportstyrelsen.

Föreningen har uppfattat att regeringen anser att farledsavgifterna ska användas för just miljöstyrning samtidigt som detta ska kunna stärka svenska rederiers konkurrenskraft. Vår uppfattning är att om detta görs på rätt sätt så kan dessa två gå hand i hand. Om detta ska kunna ske måste verket utnyttja

den innovationskunskap som finns hos näringen men även hos regelgivande myndighet Transportstyrelsen. Om detta index införs blir det världens första statliga index för miljöstyrning av sjöfarten. Det är helt unikt och låt oss nu tillsammans se till att vi också gör det bra. Vår och Transportstyrelsens intention har hela tiden varit att detta index sedan ska kunna exporteras till först och främst Östersjön genom HELCOM men sedan också vidare i världen. Vi vill att Sjöfartsverket nu tar ett större omtag med större involvering av den svenska näringen och Transportstyrelsen för att uppnå dessa gemensamma mål.

## 4 Generella ståndpunkter

Den långsiktiga finansieringen och kraven på Sjöfartsverket måste ses över. Enligt regeringsformen kan avgifter fastställas av regeringen om de uppfyller vissa kriterier, exempelvis att avgiften är kopplad till viss nytta för kollektivet för vilken avgiften belastas. Den andra möjligheten är att finansiera genom att ta ut skatt, något som kräver Riksdagens godkännande. Det är viktigt att Sjöfartsverkets farledsavgifter styr enligt dessa principer. I detta förslag tyder våra beräkningar på betydligt ökade intäkter till Sjöfartsverket utan att den service till vilken avgiften är knuten har förändrats.

Ett annat problem med dagens utformning är att så länge samma pengar fördelas om inom samma kollektiv kommer inte farledsavgifterna att kunna nyttjas som det ekonomiska styrmedel de skulle kunna vara.

Föreningen är mycket bekymrad över att den så kallade sjöfartsmiljarden som tillförts myndigheten till 2016 aviserats försvinna från och med 2017. Föreningen Svensk Sjöfart vill därför att:

- Statens krav på avkastning på 3,5 procent justeras till att istället bli ett krav på full kostnadstäckning. En sådan ändring kan innebära att avgifterna minskas med 30 MSEK.
- Systemet för beräkning av pensionsskuld måste få en mer långsiktig lösning enligt förslaget från myndigheten. Det förslag som finns innebär att det kan tillkomma kostnader på 130 MSEK per år inledningsvis.
- Isbrytningen ska skattefinansieras och inte täckas av rederikollektivet. Som avgiften är fördelad nu liknar den mer en skatt än en avgift enligt Regeringsformen (idag på 250 MSEK).

Generellt saknar föreningen samråd mellan olika myndigheter på trafikområdet i arbetet. Detta kan tydligt ses vad gäller konsekvensanalyserna för vissa förändringar av möjligheten till att flytta gods till sjöfart i enlighet med regeringens tydligt talade ambitioner. Till exempel gäller det borttagande av lotsningsrabatter för Vänertrafiken i detta förslag samtidigt som Transportstyrelsen inte vill utreda möjligheten till mer generella lotspliktsundantag i samma område. Samma oro finns på miljöområdet där det inte tycks finnas nära samarbete med Transportstyrelsen vad gäller miljöstyrningen trots att Transportstyrelsen är den myndighet med övergripande ansvar för att ta fram regleringar på området. Det är för mycket stuprörstänk bland statens myndigheter.

Vidare önskar vi se ökad transparens gällande de avgifter som betalas och hur de används i Sjöfartsverkets verksamhet. Det måste finnas en relation mellan vad man betalar och vad man får i enlighet med grundlagens krav på ett avgiftssystem.

## 5 Förslag till ny avgiftsmodell

Detta är det tredje försöket att få till ett långsiktigt hållbart farledsavgiftssystem vilket i sig är olyckligt då vi i rederinäringen önskar tydliga spelregler i god tid för att kunna planera vår verksamhet både på



kort och lång sikt. Vi vill därför fortsätta erbjuda vårt stöd för att få fram ett avgiftssystem som gagnar både miljöpremierande åtgärder och näringen.

Föreningen har en arbetsgrupp i frågan med bred representation av olika fartygs- och trafiksegment där beräkningar av förslaget noggrant analyserats. Bilagt detta yttrande (Bil. 1) finns exempel på några av de beräkningar som gjorts på förslaget.

## 5.1 Miljödifferentering

Föreningen Svensk Sjöfart är positiva till principen med ett index och har länge stött en kraftig miljödifferentering av farledsavgifterna. Vi har också tidigare uttryckt vårt stöd för att en sådan modell skall:

- omfatta så många emissioner som möjligt (både till luft och vatten)
- vara teknikneutral
- vara rejäl, dvs. tillräcklig för att motivera investeringar och drift av miljöförbättrande åtgärder och tekniker
- ha ett index som styrs mot att bli också ett HELCOM-index
- beakta regelutvecklingen inom miljöområdet

Beräkningar på det föreslagna systemet visar att det inte fungerar som incitament för investeringar i miljöförbättrande åtgärder. Eventuella rabatter som fartyg får med anledning av placering i bättre miljöklass försvinner på grund av bland annat borttagande/ändringar i rabatter samt tillägg av nya avgifter. Föreningen är mycket oroad över att de fartyg som idag får rabatter för låga utsläpp av NOx genom förslaget får höjda avgifter och att incitament för att minska utsläpp av NOx därmed försvinner. Utöver investeringskostnaden för katalysatorer är driftskostnaden mycket hög. Till exempel för ett större passagerarfartyg är driftskostnaden för katalysatorer 2,3 miljoner per år (1,8 miljoner kronor för urea och 500 000 kronor för underhåll).

Det är viktigt att miljöstyrningen relateras till regeringens övergripande klimat- och miljömål på ett tydligt sätt.

### 5.1.1 Miljöindex och Clean Shipping Index

Sjöfartsverket har upphandlat Clean Shipping Index (CSI) som index för miljödifferentering av avgiften i förslaget på nytt avgiftssystem.

Enligt information från både Sjöfartsverket och CSI pågår ett arbete med att justera indexet för att bland annat uppfylla de krav som Sjöfartsverket ställt. Att spelreglerna ännu inte är klara gör det osäkert att veta vilken miljöklass fartygen hamnar i och det går därför inte att med säkerhet beräkna vad de faktiska farledsavgifterna blir enligt förslaget. Detta i sin tur innebär en allvarlig tidsproblematik dels gällande kontraktsförhandlingar och budgetar och dels för att ge yttrande på förslaget. Föreningens medlemmar kan helt enkelt inte ta ställning till ett system som vi ännu inte vet hur det kommer att bli.

Vidare önskar vi en bredare samverkan i utvecklandet av indexet. Detta kommer att bli världens första statliga index och det är viktigt att alla parter kan ställa sig bakom detta. Vi önskar därför representation från branschen, regelgivande myndighet Transportstyrelsen, universitet, högskola och forskningsinstitut samt även innovationsplattformen ZVT. Först då kan vi bygga ett styrmedel som

gynnar miljön samtidigt som den svenska sjöfartsnäringen får ökad konkurrenskraft och därmed ger ökad konkurrenskraft för Sverige.

I förslaget mäts fartygets miljöpåverkan inom fem olika kategorier; CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> och partiklar, miljöfarliga ämnen ombord samt vatten- och avfallshantering. I förslaget viktas utsläppskategorierna lika oaktat miljöpåverkan och investeringskostnad. Föreningen Svensk Sjöfart menar att i ett miljöindex bör olika utsläpp viktas olika och till exempel bör NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> och partiklar viktas högre än andra utsläpp. Det vore i linje med Sjöfartsverkets tidigare analys i redovisningen<sup>3</sup> av uppdraget att utarbeta en finansiell modell. I analysen framgick det att utsläpp av NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> och partiklar skulle prioriteras i det fortsatta arbetet med införandet av ett miljöstyrmedel.

I förslaget måste fartyg uppnå minst 11 poäng i varje kategori för att ha möjlighet att nå högre miljöklasser än D/E. Vi ser det som problematiskt att fartyg så som indexet nu är utformat måste uppnå minst 11 poäng i alla utsläppskategorier vilket i praktiken innebär att ett fartyg kan ha mycket hög miljöprestanda och hög totalpoäng i indexet men på grund av 10 poäng i en kategori ändå inte uppfyller kravet för miljörabatt enligt förslaget.

Vi menar också att nivån och skillnaden på rabatt i de olika miljökategorierna och antalet miljöklasser bör ses över för att öka incitament att göra miljöinvesteringar. Med det poängsystem och indelning i miljöklasser som föreslås är det, såvitt vi känner till, inget fartyg som anlöper Sverige idag som uppnår miljöklass A. Miljöklass B är möjligt för en handfull, men kräver kraftiga investeringar av befintligt tonnage, eller ett modernt nybygge. Miljöklass C är en rimlig ambition för många, men rabatten på 10 procent är proportionellt liten i jämförelse med de stora investeringar som krävs för att uppnå miljöklass C. Indexet bör ses över så att fler fartyg har en rimlig chans att hamna i miljöklass B samt ökad morot för att hamna i miljöklass C.

Gällande CSI finns det delar gällande de olika kategorierna vi ser som problematiska. Som exempel kan nämnas att barlastresor är förödande i indexet, och för fartyg som endast seglar inom SECA går det inte att nå höga poäng i SO<sub>x</sub>/partiklar kategorin enligt nuvarande upplägg i CSI.

## 5.2 Borttagande av rabatter och undantag

Sjöfartsverket föreslår reduktion av lotsrabatt i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren samt borttagande av undantag från farledsavgift för transporter av last mellan hamnar belägna inom Göteborg-Vänern-området. Föreningen ser inget direkt stort värde av att göra ovannämnda ändringar och ta bort de rabatter som idag ges. Vi vill särskilt framföra vår oro för att rabatterna för lotsning i Vänerntrafiken tas bort. Vi upplever att konsekvenserna av denna förändring för möjligheten av överflyttning av gods till sjöfarten inte tydligt gjorts. Industrin runt Vänern har signalerat att endast en liten kostnadsökning innebär överflyttning av godstransporter från sjöfarten till väg och järnväg. Våra företag upplever föreslagen förändring som en spik i kistan för sjötransporter på Vänern.

Som exempel visar beräkningar att förslaget innebär att avgifterna ökar med cirka 145 procent<sup>4</sup> för godstransporter på Vänern, vilket leder till att den totala transportkostnaden ökar med 20 procent (se exempelberäkning 1 i bilagan). Detta är anmärkningsvärt i synnerhet med avseende på att

<sup>3</sup> Dnr 15-02391 - Sjöfartsverkets redovisning av regeringens uppdrag (N2015/5048/SUBT) om att utreda en finansiell modell

<sup>4</sup> Beräkning verifierad och bekräftad av Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket har fått i uppdrag<sup>5</sup> av regeringen att ta fram konkreta planer för att flytta gods från väg och järnväg till sjöfart på de inre vattenvägarna.

Detsamma gäller avskaffandet av undantag från farledsavgifter för transporter mellan hamnar belägna i området Brofjorden/Göteborg/Vänern. Konsekvenser av en sådan förändring är att gods istället går via lastbilar och vad har då den samhällsekonomiska vinsten blivit?

### 5.3 Frekvensrabatt

I nuvarande system är antal anlöp som avgiftsbeläggs för den bruttobaserade delen av farledsavgiften differentierad beroende på fartygstyp. I förslaget föreslås att antal anlöp debiteras på samma sätt för alla fartygstyper. Utformningen av frekvensrabatt har i tidigare förslag på avgiftssystem varit något man fokuserat mycket på. Vi ser nu i det remitterade förslaget att ändringar i frekvensrabatter slår hårt mot kust- och närsjöfarten som redan idag är mycket konkurrensutsatt gentemot andra transportslag. Fartyg som ofta anlöper Sverige missgynnas genom förslag till ändring av principen med frekvensrabatter. Vinnare enligt förslaget blir de fartyg som sällan besöker Sverige.

### 5.4 Passageraravgift

I förslaget föreslås införande av passageraravgift på 1,50 kr per passagerare. Införande av passageraravgift på föreslagen nivå innebär för flera passagerarfartygsrederier en markant höjning av farledsavgifter jämfört med dagens system. Flera av våra medlemmars passagerarfartyg som har hög miljöprestanda får trots eventuella rabatter betydligt högre avgifter jämfört med nuvarande system med anledning av bland annat passageraravgiften.

Passageraravgiften är en helt ny avgift som för vissa fartyg och rederier medför väsentliga kostnadsökningar i farledsavgiften som inte kan accepteras. Passageraravgiften är en ny avgift som i ytterst hög grad påverkar kostnaderna och konsekvenserna av denna nya avgift behöver analyseras särskilt tydligt, vilket inte har gjorts i tillräcklig utsträckning i förslaget. För många Ro-pax fartyg har denna avgift en stor påverkan då antalet passagerare vida överstiger antal ton fraktade.

### 5.5 Beredskapsavgift och lotsningsverksamhet

I remissen står att *"eftersom dagens lotsningsverksamhet delvis finansieras genom farledsavgifterna föreslås den delen av farledsavgiften benämnas beredskapsavgift"*. Föreningen ser beredskapsavgiften enligt föreslagen utformning som problematisk. Det måste finnas en relation i vad man betalar och vad man får. Beräkningar på förslaget visar på att beredskapsavgiften i många fall är oproportionerligt stor med beaktande av den service till vilken avgiften är knuten.

Vi menar att Sjöfartsverket måste ta ett större grepp i frågan gällande lotsningsverksamheten. Bland annat bör Sjöfartsverket se över hur lotsningsverksamheten kan effektiviseras till exempel vad det gäller struktur av lotsområden och delande av resurser och utökad flexibilitet. Detta är särskilt viktigt då verksamheten idag inte är finansierad av sig själv.

Nedan ytterligare ett exempel som kan nämnas gällande beredskapsavgift utöver de exempelberäkningar som finns i bilagan:

---

<sup>5</sup> Regeringsbeslut - Uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart (N2016/01639/MRT)



*Passagerarfartygsrederi, 6 st fartyg, hamnar enligt förslaget på en beredskapsavgift på 4 500 000 SEK per år. Utöver detta utgår avgift de få gånger som lots behöver användas. Under år 2015 användes inte lots vid något tillfälle. Beredskapsavgiften blir för rederiet enligt förslaget ca 10 % av totala farledsavgifterna. Rederiet betalar även ca 18 000 SEK per PEC (Pilot Exemption Certificate) och 4000 SEK vart tredje år för uppdatering av certifikatet.*

## 5.6 Indelning i nettodräktighetsklasser

I förslaget införs tio dräktighetsklasser både för farleds- och lotsavgiften. Föreningen stödjer inte indelningen enligt förslaget då vi ser att indelning i dräktighetsklasser utan möjlighet till interpolering slår hårt mot de fartyg som ligger nära gränserna eftersom det är stora skillnader i avgifter mellan de olika dräktighetsklasserna.

## 5.7 Transoceana trafiken

Förslaget innebär även för transoceana resorna en markant ökning av farledsavgifter jämfört med dagens system, vilket tar bort marginaler för att anlöpa Skandinavien vilket vore högst olyckligt.

## 6 Konsekvensutredning

Föreningen Svensk Sjöfart ställer sig frågande till de siffror som presenteras i konsekvensutredningen avseende samlade förändringar för farleds- och lotsavgift för fartyg inom en fartygstyp. Beräkningar på flera av våra medlemmars fartyg i flera olika fartygstyper visar ej liknande siffror. Till exempel, för passagerarfartyg presenterar konsekvensutredningen en genomsnittssänkning på minus 6 procent medan beräkningar bland våra medlemmar visar på höjningar på 30-100 procent. Ett annat exempel är oljetankfartyg där det i konsekvensutredningen står att förslaget i genomsnitt innebär en sänkning på minus 9 procent samtidigt som beräkningar bland våra medlemmar visar på ökning på 30-48 procent.

I konsekvensutredningen saknar vi en analys över hur sjöfartens men också svensk konkurrenskraft generellt påverkas om isbrytningen inte skattefinansieras såsom Sjöfartsverket beräknat och avgifterna därmed höjs med ytterligare 15 procent.

Vidare saknar föreningen delar i konsekvensutredningen gällande miljö-, trafiksäkerhet- och hälso- och regionala aspekter samt konkurrens mellan transportslagen.

## 7 Slutsats

Föreningen Svensk Sjöfarts samlade bedömning av det remitterade förslaget gällande nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter gör att vi inte kan stödja det. Ett stort antal av föreningens medlemmar har noggrant räknat på förslaget och vi konstaterar samlat att förslaget inte är tillräckligt rejält för att fungera som incitament för investeringar i miljöförbättrande åtgärder. Förslaget är inte tillräckligt genomarbetat och det finns allvarliga brister i konsekvensutredningen. Att spelreglerna ännu inte är klara gör det osäkert att veta vilken miljöklass fartygen hamnar i och det går därför inte att med säkerhet beräkna vad de faktiska farledsavgifterna enligt förslaget blir. Detta i sin tur innebär en allvarlig tidsproblematik dels gällande kontraktsförhandlingar och budgetar och dels för att ge yttrande på förslaget.

Det går vidare inte ihop att samtidigt som Trafikverket och politiken är tydlig med att mer gods och passagerare ska över på köl presenteras förslag som leder till konkurrensnedvridning mellan trafikslag och inte gynnar möjligheten att använda sjöfarten mer.

Föreningen är gärna med och utvecklar och diskuterar vidare förslag på ett nytt rejält avgiftssystem för farleds- och lotsavgifter. Vi har många konkreta förslag på hur förslaget på avgiftsmodell behöver justeras och arbetet med att ta fram nytt förslag måste ske i nära samverkan med berörda parter. Vi vill att Sjöfartsverket nu tar ett större omtag med större involvering av den svenska näringen vid utvecklande av nytt avgiftssystem för att uppnå gemensamma mål gällande hållbarhet och svensk konkurrenskraft.

Delar i förslaget som vi inte kan acceptera:

- Reduktion av lotsrabatt i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren
- Avskaffande av undantag från farledsavgifter för transporter mellan hamnar belägna i området Brofjorden/Göteborg/Vänern

Delar i förslaget som vi inte kan acceptera enligt nuvarande förslag och som behöver revideras:

- Frekvensanlöp
- Miljöindex, bland annat; vikta utsläpp olika, poängsystemet, avgiftsrabatt i de olika miljösegmenten
- Passageraravgift
- Indelning av dräktighetsklasser
- Beredskapsavgift

Vi är eniga med Sjöfartsverket angående att isbrytningen skall finansieras med anslagsmedel. Isbrytning är enligt vår mening en fråga om att hålla vattnets vägar farbara dvs. jämförbart med att våra motorvägar plogas. Detta måste anses vara en fråga om tillgänglighet i första hand. Det är viktigt att hela landet kan få in och ut sitt gods och därför ska också farlederna hållas öppna. Detta bör täckas genom anslag. Sjöfartsverket skriver att man driver frågan om att isbrytning till sjöss ska likställas med vinterväghållning i land och Sjöfartsverkets mål är att isbrytning från och med 1 januari 2017 fullt ut finansieras med anslagsmedel. Skulle dessa anslagsmedel utebli helt, vilket verkar högst troligt, måste en avgiftshöjning på ca 15 procent genomföras den 1 januari 2017. Vi är mycket bekymrade över aviseringen om att anslag för isbrytningen eventuellt försvinner, vilket skulle innebära en ytterligare avgiftshöjning på cirka 15 procent. Vi saknar vidare en analys över hur sjöfartens men också svensk konkurrenskraft generellt påverkas om isbrytningen inte skattefinansieras såsom Sjöfartsverket beräknat.

Med föreslaget system höjer man avgifterna och tar ut mer av de som finns i nuvarande system. En annan, bättre taktik, som även gynnar hållbarhetsaspekter, vore att se till att få in fler i systemet och på så sätt öka intäkterna.

Om Sjöfartsverket bestämmer sig för att gå vidare med att omarbota nuvarande förslag föreslår föreningen för att redan nu uppmuntra och stödja de rederier som redan idag gjort stora miljöinvesteringar, de s.k. *early movers*, att de premieras och vi föreslår därför att tillfälliga justeringar införs i nuvarande system redan nu. En rabatt på avgifter till *early movers* är en viktig och tydlig signal om åtgärder för att klara samhällets miljöutmaningar. Vi diskuterar gärna hur detta skulle kunna ske för att införas så snart som möjligt.

Föreningen Svensk Sjöfart har under många år aktivt drivit på för en vidareutveckling av Sjöfartsverkets farledsavgifter och hamnarnas avgifter vilket inte minst har visats genom ett antal partsöverenskommelser mellan verket, föreningen och Sveriges Hamnar. Vi har även i denna process försökt få bidra aktivt, men vi har dock upplevt processen som väldigt stängd för teknisk input.

Det är viktigt att miljöstyrningen relateras till regeringens övergripande klimat- och miljömål på ett tydligt sätt. Det är också viktigt att regeringens regelgivande myndighet Transportstyrelsen är med i denna process. Om detta index införs blir det världens första statliga index för miljöstyrning av sjöfarten. Det är helt unikt och låt oss nu tillsammans se till att vi också gör det bra. Vår och Transportstyrelsens intention har hela tiden varit att detta index sedan ska kunna exporteras till först och främst Östersjön genom HELCOM men sedan också vidare i världen.

Detta är det tredje försöket att få till ett långsiktigt hållbart farledsavgiftssystem vilket i sig är olyckligt då vi i rederinäringen önskar tydliga spelregler i god tid för att kunna planera vår verksamhet både på kort och lång sikt. Vi vill därför fortsätta erbjuda vårt stöd för att få fram ett avgiftssystem som är bra för miljön men också för näringen.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Pia Berglund

VD



Christina Palmén

Föredragande