

## Kort sammanställning av FSS på inkomna remissvar avseende SjöV förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter

Numreringen är Sjöfartsverkets. Kursiv text är direkt tagen ur respektive remissvar.

16-00810-1

### Naturvårdsverket

Avstår från att lämna synpunkter.

16-00810-2

### Piteå hamn AB

Stödjer inte förslaget. Står bakom Sveriges Hamnar samt har ytterligare tillägg.

- *Det bör finnas tydliga incitament till ökat nyttjande av sjöfarten som transportslag då detta innebär många fördelar (miljö, ökat kapacitetsutnyttjande befintliga system etc). En avgiftsmodell som ger sjöfarten mer likställda konkurrensvillkor och tydligare stödjer en överflyttning av gods från väg till sjö gör skillnad. Sedan måste detta matchas av en prissättning i hamnarna och dylikt som stödjer utvecklingen av mer regelbunden sjötrafik samt kustsjöfart.*
- *Mot bakgrund av detta bör*
  - *Avgifterna sänkas.*
  - *Isbrytningen lyftas ut ur avgiftssystemet för att inte leda till en höjning om 15% som aviserats.*
  - *Tydligare incitament införs för att uppmuntra till regelbunden kusttrafik och en överflyttning från land till sjö.*
  - *Piteå har ett konkret transportcase med ett företag som 2018 tredubblar sin produktion av husmoduler och vill transportera dessa med sjöpendel från Piteå till Mälardalen (går idag på väg). Denna kustpendel med 2 avgångar per vecka innebär överflyttning av gods från väg till sjö, men behöver styrmedel i form av tydliga incitament på avgiftssidan för att "lyfta". Givetvis i kombination med effektiva logistikoperationer och tillräcklig fyllnadsgrad. Men om SFV avgiftsmodell gynnar kustsjöfarten via kraftfullt lägre avgifter så kan även hamnarna utforma sina avgifter efter detta och få en total effekt som blir mer betydande.*

16-00810-3

### Stockholms Hamn AB

Stödjer inte förslaget, konstaterar att konsekvenserna kommer bli mycket svåra.

- *Efter att ha gjort en mycket omfattande och detaljerad analys av hur den nya modellen påverkar trafiken på Stockholms Hamnar kan det konstateras att konsekvenserna kommer bli mycket svåra – både direkt för sjöfarten som trafikerar Stockholmsregionen men även indirekt för besöksnäringen.*
- *Vilka konsekvenser förslaget får på den reguljära färjetrafiken är i dagsläget mycket svårt att bedöma och detta är även en stor svaghet i det remitterade förslaget.*
- *Sjöfartsverket skriver i sin konsekvensanalys att fartyg som blir av med stora miljörabatter har ofta haft dessa under mycket lång tid, vilket innebär att rabatterna i de flesta fall redan täckt kostnaderna för den initiala investeringen. Att minska ett fartygs utsläpp av kväveoxider innebär dock inte enbart en initial investering och återkommande certifieringskostnader utan även höga, årliga driftskostnader. Fartygens möjligheter att placera sig i miljöklass A-C påverkas i hög grad av dess ålder och tekniska förutsättningar för att, inom en rimlig kostnadsnivå, kunna vidta åtgärder för att erhålla miljörabatt.*
- *Stockholms Hamnar anser att det är mycket tveksamt att fatta beslut kring en avgiftsmodell där konsekvenserna kan bli allt ifrån sänkta farledsavgifter till ökning på närmare 30 procent – beroende på vilken miljöklass fartyg får enligt CSI. Sjöfartsverket måste därför genomföra en fullständig konsekvensanalys innan den nya modellen införs.*
- *Från styrelseprotokoll: De otillräckligt utredda konsekvenserna av de föreslagna förändringarna av farleds- och lotsavgifterna och den komplicerade bilden av hur den föreslagna modellen för miljörabatterna kommer att slå bl.a. genom användning av CSI belyses väl i Hamnens ingående svar. De otillräckligt utredda förslagen från Sjöfartsverket ger bilden av ett hastverk. Vad kommer varje enskilt fartyg i verkligheten att få betala? Hur mycket kommer miljörabatten vara tvungen att sänkas om många fler fartyg än idag klassas med rätt till miljörabatter? Fler ska då dela på samma kaka. Det är också oklart vilken CSI-klassning respektive fartyget får.. Det*

verkar dessutom som Sjöfartsverket helt bortsett från strukturen på kryssningsfartygstrafiken, och när det gäller miljöinvesteringar som också kräver stora löpande underhålls- och driftkostnader endast tar med grundinvesteringen när det gäller miljörabatters vara eller inte vara. Miljörabatten bör ju vara en morot, helst över tiden.

## 16-00810-4

(även 16-00810-5)

### SSAB (Svenskt Stål AB)

Stödjer inte förslaget, behöver utredas mera.

- Vi transporterar sjövägen årligen ca 7,7 miljoner ton råvaror till våra anläggningar och ca 2 miljoner ton färdiga produkter sjövägen ut från våra anläggningar. Av dessa skäl är avgiftssystemet för farleds- och lotsverksamhet av stor vikt för vår verksamhet. I dagsläget upplever vi brister i samordningen av olika skatter och avgifter vilket påverkar vår konkurrenskraft negativt och som i sin tur påverkar vinstgenerering, arbetstillfällen och investeringsvilja i Sverige.
- Eftersom Sjöfartsverket i huvudsak ägnar sig åt myndighetsutövande så har vi svårt att se hur Sjöfartsverket ska kunna fungera som affärsdrivande verk. Det finns en uppenbar risk att Sjöfartsverkets monopolställning utnyttjas i affärsdrivande syfte.
- Ett av de angivna skälen till en ny avgiftsmodell anges vara att volymerna på sjötransporter har minskat och därmed att intäkterna till Sjöfartsverket minskat. Vi anser att det är orimligt att Sjöfartsverkets avkastningsmål ska hanteras genom avgiftsökningar då volymerna minskar. Effekten blir att varuägarna i slutänden får ökade kostnader och därmed eroderas konkurrenskraften för näringslivet ytterligare. Tillväxten krymper och Sjöfartsverkets intäkter minskar ytterligare, en negativ nedåtgående spiral, som inte är till gagn varken för Sverige, Sjöfartsverket eller varuägare. Vidare finner vi det orimligt att Sjöfartsverkets pensionskulda ska betalas av varuägarna. Detta borde vara en statlig angelägenhet som ska anslagsfinansieras.
- Man behöver göra en översyn av frekvensrabatten för anlöp eftersom denna del i förslaget ger icke önskade effekter för SSAB och stora delar av exportindustrin i övrigt. Riskerar dessutom att skapa inlåsnings effekter av fartyg vilket riskerar att leda till ytterligare kostnadsökningar för varuägare.
- När det gäller miljöstyrmedel, så anser vi att det är bra att man tar hänsyn till total miljöpåverkan, men vi anser att inverkan av de ingående parametrarna i CSI behöver förändras, så att avgiftsmodellen kan utgöra ett incitament för könsamma miljöinvesteringar på fartyg.

## 16-00810-6

### Trelleborgs Hamn AB

Stödjer inte förslaget. När det gäller färjetrafiken är det framförallt två problem som vi vill lyfta fram och det är svårigheten att överhuvudtaget bedöma konsekvenserna av förslaget samt hur effektiva de miljödifferentierade avgifterna egentligen kommer att bli.

- En ytterligare ökning om 15 % skulle innebära kraftigt ökade avgifter utöver de förändringar som den nya avgiftsmodellen innebär och skulle till stor del förändra utvärderingen av remissförslaget.
- Angående beredskapsavgift föreslås att THAB:s kunder tillsammans betalar en beredskapsavgift/år.
- Vad THAB förstått har man en annan modell i Norge där hamnarna inkasserar den verkliga kostnaden från rederiet, skulle detta kunna vara ett alternativ även i Sverige?

## 16-00810-7

### Wallhamn AB

Stödjer inte förslaget.

- Utan kraftfulla förändringar i förslaget kan jag inte säga annat än att förslaget är förkastligt, och att säga att förslagen på totalen är kostnadsneutralt betyder verkligen ingenting för ett segment när det drabbas som ovan.
- De redare som trafikerar Wallhamn är Eukor Car Carrier, Grimaldi samt UECC. Eukor går i veckotrafik overseas utanför fjärrzonen, Grimaldi går i veckotrafik på medelhavet och UECC går i veckotrafik inom norra Europa. Dessa redare drabbas i förslaget som helhet med hänsyn taget till vad man vet om utfallet i miljöindexet av total kostnadsökning på i tur och ordning som ovan av 30, 20 samt 60 5 kostnadsökning på samtliga anlöp sammanslaget,
- Principerna bakom förslaget är i sig inget direkt fel på med tydlighet och enkelhet. Däremot är effekterna på vissa segment som det ovan rent ut sagt farliga för Sveriges handel med den typ av gods dessa redare transporterar på sina linjer.
- Det går inte att säga annat än att det liggande förslaget är helt förkastligt för detta segment, ett dråpslag för en trafik som borde uppskattas för att det idag ser till att tunga, skrymmande och högvärdiga produkter så snart det går kommer ut ur landet på köl. I tal är det sagt att vi skall främja att gods kommer ut på sjön så snart det går. Detta förslag är rent kontraproduktivt.
- Föreslår att trafik med denna typ av rederi måste avgiftsbeläggas som linje, inte på fartyg. Föreslår även att fjärrzonen måste omdefinieras.

16-00810-8

## Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin

(även 1600810-10)

Stödjer inte förslaget. *Det miljöstyrmedel som Sjöfartsverket föreslagit kommer inte att leda till önskad miljöstyrning*

- *Referensgruppen har dock denna omgång snarare fungerat som en kanal för Sjöfartsverkets information än ett forum för dialog.*
- *Vi vänder oss mot att Sjöfartsverkets räntabilitetsmål ska nås genom ökade avgifter när volymerna minskar. Det är främmande för all affärsverksamhet att använda avgiftssystem som konjunktursutjämnare. Effekten bli att varuägarnas kostnader ökar och därmed eroderas näringslivets konkurrenskraft ännu mer, vilket i sin tur leder till att Sjöfartsverkets intäkter minskar ytterligare. Det blir en negativ spiral som inte är till gagn för varken Sverige, Sjöfartsverket eller varuägarna. Vi ifrågasätter även att Sjöfartsverkets pensionssskuld ska vältras över på varuägarna.*
- *Principen med frekvensrabatter behöver revideras, eftersom det missgynnar industrins varutransporter.*
- *Utöka antalet dräktighetsklasser för att inte skapa snedvridna tröskeeffekter.*
- *Det miljöstyrmedel som Sjöfartsverket föreslagit kommer inte att leda till önskad miljöstyrning. Verket måste öka differentieringen mellan de olika miljöklasserna.*
- *Det är inte rimligt att lotsavgifterna hela tiden ökar utan Sjöfartsverket bör arbeta vidare med att effektivisera lotsningen med hjälp av ny teknik och de möjligheter som den öppnar upp.*

16-00810-9

## Trafikverket

Ställer sig frågan om vissa delar av det som föreslås i den nya avgiftsmodellen kan komma att innebära en försämrad konkurrenskraft för sjöfarten som trafikslag.

- *Trafikverket stöder rent principiellt Sjöfartsverkets intention med förslagen, samtidigt som Trafikverket ställer sig frågan om vissa delar av det som föreslås i den nya avgiftsmodellen kan komma att innebära en försämrad konkurrenskraft för sjöfarten som trafikslag. Trafikverket tänker då bl.a. på de föreslagna sänkningarna av rabatterna på lotsavgifterna för leder i Göta älv/Trollhätte kanal, Väneren och Mälaren, som av naturliga skäl framförallt drabbar den befintliga trafiken, dvs. SOLAS-fartygen, men initialt även skulle kunna påverka utsikterna för att få igång inlandssjöfarten.*
- *Föreslår att IVV-gods inte betalade någon farledsavgift under en uppstartsperiod på ca fem år.*

16-00810-11

## ShoreLink AB

Stödjer inte förslaget. *Det finns risk för att mängden gods som transporteras på sjön minskar, och att intresset för landtransport ökar istället. Det vore en dålig utveckling för ett nytt avgiftssystem*

- *Det bör inte vara Sjöfartsverkets intention att öka mängden landtransport.*
- *Vi föreslår istället en avgiftsmodell som i större utsträckning gynnar kustsjöfart och en avlastning av landtransporter till förmån för sjötransport, samt även linjetrafik.*
- *Oerhört viktigt att isbrytningen fortsättningsvis kommer att finansieras via statliga anslagsmedel.*

16-00810-12

## Mälarhamnar AB

Stödjer inte förslaget. *Anser att förslaget kommer att ytterligare försämra sjöfartens konkurrenskraft mot övriga transportslag. En utveckling som i så fall går helt emot övrig förväntan på transportsystemets behov av förändring.*

- Förslaget står i total konflikt med uppdraget att lämna förslag för att öka sjöfartens andel av det nationella transportarbetet.
- Förslaget går helt emot övrig förväntan på transportsystemets utveckling och det utredningsuppdrag Sjöfartsverket och Trafikverket har tillsammans.

16-00810-13

### KIAB (Kalix Industrihotell AB)

Stödjer inte förslaget. *Finns risk att mängden gods som transporteras på sjön minskar.*

16-00810-14

### Sveriges Skeppsmäklareförening

Stödjer inte förslaget.

- Trots att vi tycker att samtliga principer som det nya farledsavgiftssystemet bygger på känns rimliga, blir utfallet orimligt för flera aktörer.
- Det är orimligt att i ett slag öka lotsavgifterna från Södertälje till Västerås med 60 procent och till Köping med 65 procent, och ännu värre, öka fartygsdelen av farledsavgiften med 100 procent så som också blir fallet för samma rederi med trafik på Mälaren. För industrin runt Väneren, och för rederinäringen som utför transporter, ser vi ännu större chockeffekter då lotsrabatterna minskas och farledsavgiftsbefrielsen helt försvinner. Enligt vissa beräkningar skulle kostnaderna nästintill tredubblas med det nya förslaget där de sänkta lotsrabatterna står för största fördyringen. Vi vill också poängtera att när det gäller Vänertrafiken är Sjöfartsverkets kostnader allt annat än försumbara. Vi har exempel som visar att farleds- och lotsavgifter är ca 30 procent av den totala sjöfrakten som tas ut för en Vänerresa.
- På samma sätt blir det ett dråpslag mot raffinaderiverksamheten på västkusten då de från en dag till en annan ska gå från farledsavgiftsbefrielse till fulla avgifter för transporter mellan Brofjorden, Göteborg och Väneren. Ett enda tankfartyg på 20 000 dwt skulle kräva över 600 tankbilar med släp för att transportera samma mängd. Efter några sådana tankbilskaravaner på vägarna kanske det skulle vara lättare för politikerna att inse att sjöfartens transportarbete inte längre ska missgynnas.
- För hur rimmar detta med de vackra orden om att föra över gods från väg till sjö? Hur rimmar detta med visionen om att utveckla de inre vattenvägarna?
- Synpunkter på det upphandlade miljöindexet.

16-00810-16

### Göteborgs Hamn AB

Neutral till förslaget. *Vi ser att det kan finnas en risk för oönskade effekter när kostnader för redan existerande miljöåtgärder i vissa fall är högre än rabatten som erbjuds.*

- Farledsavgifterna som medel för att finansiera Sjöfartsverket är i grunden problematiskt.
- På sikt bör farledsavgifterna kraftigt reduceras eller helt avskaffas för att konkurrenssituationen gentemot hamnar i övriga Europa ska kunna balanseras och svensk industris kostnader inte blir högre.
- Anser att det är för stora steg mellan de föreslagna dräktighetsklasserna.
- För att CSI skall vara ett fullgott alternativ för styrning av farledsavgifterna så bör organisationen bakom indexet bli mer öppen och transparent.

16-00810-17

### Regelrådet

*Det hade enligt Regelrådet varit önskvärt med en redovisning av förslagsställarens motivering till varför särskild hänsyn till tidpunkten för ikraftträdande inte behövs.*

- Enligt Regelrådet framgår det inte i konsekvensutredningen de berörda företagens storlek. Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån storlek bristfällig.
- Enligt Regelrådet hade det dock varit önskvärt med en tydlig redovisning av förslagsställarens bedömning om i vilken utsträckning avgiftsreduktioner till följd av miljöförbättrande åtgärder förväntas minska, och hur detta kan komma att påverka de fartyg som enligt den tidigare avgiftsmodellen erhöll stora miljörabatter.

16-00810-18

## Vännerregionen (Erik Thun AB, Ahlmark Lines AB, Stora Enso Skog AB, Valmet, Vänerhamn AB, Zinkgruvan Mining, Svenska Foder AB, Nordic Paper, Moelven, Lantmännen ek. för., Setra Group, BillerudKorsnäs)

Stödjer inte förslaget. *Vi ser allvarliga negativa konsekvenser till följd av de kraftiga kostnadsökningar som den nya modellen innebär för vissa regioner och segment inom sjöfarten samt vi saknar helt i konsekvensanalysen att gods kommer överföras från sjö till väg och järnväg. Vi i Vänerregionen ställer oss bakom alla de synpunkter och argument som tas upp i Svensk Sjöfarts remissvar.*

- *Sjöfartsverkets förslag till ny modell för farleds- och lotsavgifter har tydliga brister som går stick i stäv med regeringens uttalade ambition och strategi att flytta gods från land till sjö.*
- *Vi tycker att det är positivt med en enklare och tydligare avgiftsmodell som dessutom är miljödifferenterad, men Vi anser inte att förslaget uppfyller detta.*
- *Vi i Vänerregionen är högst bekymrade över att den nya modellen påverkar oss negativt genom kraftigt reducerad rabatt och höjda farleds- samt lotsavgifter. Detta motverkar i högsta grad de ståndpunkter där alla länge arbetat för en positiv tillväxt i regionen.*
- *Brister i konsekvensutredningen. Man har ej analyserat det faktum att gods kommer flyttas från sjö- till landtransport i och med att ökade kostnader för godstransporten till sjöss leder till att landtransporten blir ett mer attraktivt alternativ. Detta står i kontrast till att man i den maritima strategin lyft fram som ett krav att man på grund av den samlade miljöbelastningen från transportsektorn samt trängselproblematiken på land behöver flytta över gods från land till sjö. I en randanmärkning anger Sjöfartsverket att de inte tror att det uppstår en förändrad konkurrenssituation mellan transportslagen på grund av att farleds- och lotsavgifter står för en marginell del av totalkostnaden av transporten. Detta håller inte som ett allmänt antagande, då våra beräkningar visar att farleds- och lotsavgifter redan idag står för 15% av den totala transportkostnaden och de föreslagna höjda avgifterna är en ökning med 23 kr per ton.*
- *Den nya avgiftsmodellen innebär kraftigt ökade kostnader för inlands- och kustsjöfarten i Sverige.*

16-00810-19

## Havs- och vattenmyndigheten

Tillstyrker förslaget.

- *Genom att gynna redare som tar ett brett miljöansvar bedöms ändringarna vara viktiga för att åstadkomma en mer miljövänlig sjöfart. (FSS kommentar: Tyvärr leder inte det nya avgiftssystemet till detta. Beräkningar visar att förslaget inte fyller sitt syfte, tvärtom missgynnas de som tar ett brett miljöansvar)*

16-00810-20

## SPBI (Svenska Petroleum & Biodrivmedel Institutet)

Stödjer inte förslaget. *Eftersom konsekvensanalysen är missvisande bör förslaget sättas på "Hold" till dess ovan angivna förhållande i beräkningarna i Sjöfartsverkets finansieringsmodell rättats till.*

- *Riskerar att leda till att företag som redan investerat i miljövänlig teknik för bränslen och framdrivningsmaskineri misskrediteras på ett icke acceptabelt sätt. Det kan även leda till att man därigenom väljer att "stänga av" miljövänlig teknik (katalysatorer m.m.) för att reducera kostnadsökningen.*
- *Det har från bolag som befraktar petroleumprodukter i internationell trafik, framförts att beräkningsmodellerna i Sjöfartsverkets nya finansieringsmodell blivit tillämpade på ett sådant sätt jämfört med tidigare avgiftsmodeller, att utfallet slår mycket hårdare mot enskilda bolag som utför transporter längs Sveriges kust. Det kan gälla till exempel transporter med tillförsel tilloljedepåerna runt om i landet, där risken är stor att man med det nu framlagda förslaget till avgiftssystem istället väljer att flytta gods från sjöfart till vägtransport.*
- *Påverkar även miljöinvesteringarna mycket negativt (fastavsikten var det motsatta) p.g.a. detta "konstruktionsfel" i finansieringsmodellen.*
- *Följande snedvridningseffekter kan noteras:*
  - *Nuvarande utformning av finansieringsmodellen slår hårt mot kustsjöfart*
  - *Modellen är i sin nuvarande konstruktion troligen kontraproduktiv mot uppsatta miljömål.*

16-00810-21

## Ystad Hamn Logistik AB

Stödjer inte förslaget. *När det gäller färjetrafiken är det dock två problem vi vill framhålla; svårigheten att överhuvudtaget bedöma konsekvenserna av förslaget samt hur effektiva de miljödifferenterade avgifterna egentligen kommer att bli.*

16-00810-22

**Ostkusthamnar i samverkan**

Stödjer inte förslaget. *Det bör genomföras en fullständig, trafikslagsövergripande, konsekvensanalys innan den nya modellen införs.*

16-00810-23

**Preem AB**

(även 1600810-28)

Stödjer inte förslaget. Preem avstryker förslaget därför det har allvarliga brister gällande miljöstyrmedel.

- *Sjöfartsverket har använt övergripande statistik och antaganden som ger en missvisande konsekvensanalys jämfört när verkliga fakta från tidigare befraktningar används i beräkningarna. Beräkningsmodellen ger ett annat utfall än vad den angivna texten anger att Sjöfartsverket vill uppnå.*
- *Avstyrker förslaget då det straffar kustsjöfart i Sverige. Incitamenten för att flytta över landtransporterat gods till sjöburen minskar genom att Sjöfartsverket föreslår kostnadsökningar för fartygstrafiken vid konsekutiva resor längs Sveriges kust.*
- *Avstyrker förslaget då miljöincitamenten slår fel. Fartyg som redan genomfört stora investeringar i miljöförbättrande åtgärder missgynnas. Sjöfartsverkets förslag riskerar istället att få motsatt effekt då den ekonomiska konsekvensen styr mot att stänga av redan installerade katalysatorer för att neutralisera den totala driftkostnadsökningen.*
- *Det pågår idag ett arbete med att förbättra Clean Shipping Index, och Preem föreslår att sjöfartsverkets avgiftsförslag väntar in tills arbetet med Clean Shipping index är genomfört. Det ger sjöfartsnäringen och näringslivets transportköpare en möjlighet att implementera förslaget i verksamheten på korrekta grunder.*

16-00810-24

**Oxelösunds hamn AB**

Stödjer inte förslaget. *Vi menar att farledsavgifterna verkar kontraproduktivt. Sjöfartsverket bör bidra till Trafikverkets ambition att skapa incitament för att öka sjöfarten, inte minska den. Det bör genomföras en fullständig, trafikslagsövergripande, konsekvensanalys innan den nya modellen införs.*

16-00810-25

**Seko sjöfolk**

Tveksamma till förslaget som helhet. *Fungerar inte som incitament för investeringar i miljöförbättrande åtgärder.*

- *Ställer sig frågande till de siffor som presenteras i konsekvensutredningen.*
- *Förslaget slår särskilt hårt mot kust- och närsjöfarten som redan idag är mycket konkurrensutsatt gentemot andra transportslag.*

16-00810-26

**Svensk försäkring**

Avstår från att yttra sig.

16-00810-27

**Föreningen Svensk Sjöfart**

16-00810-29

**Kustbevakningen**

*Har, utifrån sitt verksamhetsområde, inget att invända mot de föreslagna föreskrifterna.*

16-00810-30

**Stena Line Scandinavia AB**

(även 1600810-37)

*Ser flera goda meriter i det remitterade förslaget gällande nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter i den nu föreslagna utformningen men kan konstatera att det föreligger flera oklarheter och osäkerheter som behöver arbetas igenom innan systemet börjar användas.*

16-00810-31

**Viking Cruises**

Stödjer inte förslaget.

16-00810-32

**Vänerhamn AB**

Stödjer inte förslaget. Ställer sig bakom remissvar som inlämnats av Svensk Sjöfart.

- *Den samhällsekonomiska kostanden för kraftigt ökade landgodslöden har inte beaktats i förslaget och inte heller miljöeffekten samt kostnaden för denna.*

16-00810-33

**Sveriges Hamnar**

Stödjer inte förslaget, det behöver konsekvens utredas mer i detalj

- *Sveriges Hamnar känner en mycket stor oro över det nya förslaget till avgiftsmodell som vi inte anser har konsekvensutretts tillräckligt väl för att kunna införas redan den 1 januari 2017.*
- *Avgiftsförslaget är inte designat enligt Sveriges intentioner, i bland annat Eus vitbok för transporter, om en överflyttning från väg till sjöfart och järnväg. Det finns till och med anledning att misstänka att förslaget snarare styr trafik bort från Sjöfarten! Detta i ett läge då vi måste agera kraftfullt för att ha en rimlig chans att uppnå målen.*
- *Ställer sig frågande till de siffror som presenteras i den konsekvensutredning som Sjöfartsverket själva utfört.*

16-00810-34

**Gävle Hamn AB samt terminaloperatörerna i hamnen, Baltic Sea Gateway AB och Gävle Containerterminal AB**

(även 1600810-44)

Stödjer inte förslaget.

- Principen med frekvensrabatter bör revideras.
- Anser det är för stora steg mellan de föreslagna dräktighetsklasserna.

16-00810-35

**Unifeeder A/S**

Stödjer inte förslaget.

- *Förslaget innebär stora negativa konsekvenser för last transporterat på mindre container fartyg, varvid samma typ av last hanterat på ett stort containerfartyg i fjärtrafik premieras. Detta strider helt emot den tänkta avsikten med förslaget att vara konkurrens neutralt för industri och svensk sjöfartsnäring. Dessutom anser vi att förslaget inte tar höjd för den förändring som sker i vår omvärld, hvor emot förslaget förändrer tillstånden i konkurrens imellan transportfomer, vilket vi inte ser som ett myndighets uppgave.*
- *Förslaget skapar en situation där container kommer att flyttas över till de mer miljö ofördelaktiga lastbilstransporterna, där det naturliga hade varit att transportera dessa container till sjös . Vi befarar detta kommer att flytta över container till att transporteras även långa avstånd på land, och en direkt konsekvens blir ytterligare investeringar i dyra infrastrukturer när lastbils trafiken ökar.*

16-00810-36

**Vänersamarbetet**

Stödjer inte förslaget.

- *Enligt samstämmiga uppfattningar i branschen riskerar förändringarna att leda till att gods som i dag går på köl flyttas över till lastbilar med följd att ett redan hårt ansträngt vägnät belastas ytterligare, och att den kapacitet som sjöfart innebär inte utnyttjas. Beräkningar som branschen gjort ger vid handen att förslaget innebär att avgifterna ökar med ca 130 procent för godstransporter på Vänern.*

16-00810-38

**CLIA Europe (Cruise Lines International Association)**

Stödjer inte förslaget.

16-00810-39

**DFDS Seaways**

Stödjer inte förslaget.

- Håller inte med de antaganden Sjöfartsverket gjort. *Enligt vår beräkning innebär förslaget en ökad farledsavgift för fartygen med 88 % jämfört med nuvarande.*

16-00810-40

**Region Värmland**

Stödjer inte förslaget. *Efter att vi granskat förslagets konsekvensutredning konstaterar vi att det helt saknas en analys av konsekvenserna för inlands- och Vänersjöfarten vilket gör att förslagets validitet och trovärdighet kan ifrågasättas.*

- *Vi ifrågasätter reduktionen av lotsrabatt för Vänersjöfarten såväl som avskaffandet av undantag för farledsavgifter för transporter mellan hamnar belägna i Väner- och Göteborgsområdet.*
- *Vi vill också tydligt markera att förslaget uppvisar allvarliga brister i konsekvensutredningen som missar att ta hänsyn till konsekvenserna för inlands- och Vänersjöfarten.*
- *Avslutningsvis konstaterar vi också att förslaget går emot regeringens egna Maritima strategi från 2015 genom att lägga ett förslag som leder till att godstransporter kommer att flytta från sjö till land.*

16-00810-41

**Södertälje Hamn AB**

Stödjer inte förslaget.

16-00810-43

(även 1600810-47)

**Energigas Sverige**

*Sammantaget anser Energigas Sverige, precis som föreningen Svensk Sjöfart, att det behöver tas ett omtag med större involvering av den svenska näringen.*

- *Om Sjöfartsverket bestämmer sig för att gå vidare med att omarbete nuvarande förslag föreslår vi, precis som Svensk Sjöfart, att redan nu uppmuntra och stödja de rederier som redan idag gjort stora miljöinvesteringar. Dessa early movers bör 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.*

16-00810-45

**Sjöbefälsföreningen**

Stödjer inte förslaget.



- Föreningen hyser vissa farhågor att detta förslag i dess väsentliga delar kan generera en negativ inverkan mot kust- och närsjöfarten vilken redan idag är utsatt för hård konkurrens vad gäller andra transportslag.
- Sammantaget ställer sig föreningen negativ till de förändringar som föreslås i rubricerad remiss.

16-00810-46

### Näringslivets Regelnämnd (NNR)

*NNR finner inledningsvis Sjöfartsverkets beskrivning av skälen till ändringen och målen som man vill uppnå något knapphändiga. Det enda tydliga mål som NNR kan utläsa är att Sjöfartsverket ska få ökade intäkter från farleds- och lotsavgifterna. NNR uppfattar att föreslagna avgifter riskerar att leda till att transporter flyttas från fartyg till lastbil, vilket generellt sett sällan gynnar miljön.*

- NNR uppfattar också att det finns tveksamheter om att i konsekvensutredningen redovisade beräkningar av förändring av farleds- och lotsavgifter för olika fartygstyper verkligen visar det mest troliga utfallet.
- NNR får intrycket att Sjöfartsverket i sin konsekvensutredning enbart har tittat på sjötransporter som isolerat transportslag. Om man istället ser på transportsektorn i stort kan konsekvenserna bli andra än de som redovisas.
- NNR finner slutligen att redovisad konsekvensutredning inte kan ligga till grund för nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter. En fördjupad och utvidgad konsekvensutredning krävs innan Sjöfartsverket kan gå vidare med förslaget.

16-00810-48

### HH Ferries Group samt Advokatfirman Vinge AB

Stödjer inte förslaget.

- *Over de seneste år har HH Ferries investeret væsentlige summer i, at gennemfører miljø begrænsende tiltag i form af installation af katalysatorer, konvertering til olie med lav emission, opgradering og optimering af navigations og manøvre systemer.*
- *Åven om befintligt tonnage alla klassificeras i miljöklass A vil de totala farledsavgifterna för HH Ferries Group öka till 25,3 MSEK.*

16-00810-49

### Transportstyrelsen

*Generellt sett anser Transportstyrelsen att konsekvenserna av det nya förslaget borde ha utretts i större omfattning.*

- *Transportstyrelsen har även noterat att branschföreträdare har lämnat in synpunkter om effekter för dem. Från branschens sida framhålls att effekterna av det nya förslaget kommer att påtagligt påverka delar av branschen och därför saknar Transportstyrelsen ett mer utvecklat resonemang kring vilka tänkbara konsekvenser ett nytt system kommer att få för transportsystemet, kommer t.ex. godstrafiken som idag går på Väneren att flyttas över till andra trafikslag? Sjöfartsverket resonerar i sitt förslag kring att konkurrenssituationen mellan transportslagen inte kommer att påverkas, då lotsningsavgifterna bara utgör ett par procent av transportkostnaden. Transportstyrelsen menar dock att som transportsystemet ser ut och fungerar idag kan små marginaler avgöra om en transportköpare väljer den ena transporten framför en annan.*