

SJÖFARTS TIDNINGEN



2 NOVEMBER 2017 • WWW.SJÖFARTSTIDNINGEN.SE

Digital
special-
utgåva

Tema: avgifterna

Sjöfartsverkets aviserade avgiftshöjningar väcker starka protester inom branschen. Vilka blir konsekvenserna?



HELSINGBORG – HELSINGÖR

SEGLA MED STRÖMMEN



seglamedstrommen.se



VÄRLDENS FÖRSTA HÖGINTENSIVA FÄRJELINJE MED 100% BATTERIDRIFT

Vi har bara en planet och det är vårt gemensamma ansvar att ta hand om den. En av de saker vi som färjerederi kan göra är att aktivt arbeta och värna om havsmiljön. Därför har vi konverterat två av våra färjor, på vår färjelinje mellan Helsingborg i Sverige och Helsingör i Danmark, till 100% batteridrift.

Detta har gjort det möjligt att minska de totala CO₂ utsläppen med 50%. Det påverkar varken tidtabellen eller restiden. Vi seglar fortfarande var 15:e minut och hälsar våra passagerare välkomna till en grönare färjeresor över Öresund.

HH FERRIES GROUP

 **Scandlines**
HELSINGBORG-HELSINGÖR



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

SJÖFARTS TIDNINGEN

Svensk Sjöfarts Tidning grundad 1905.
Utgiv av Svensk Sjöfarts Tidnings Förlag AB.

Chefredaktör och ansvarig utgivare:
Pär-Henrik Sjöström, 070-877 26 47

Adress: Västra Hamngatan 13, 411 17 Göteborg
Tel: 031-712 17 50 (växel)
Bankgiro: 5260-4790
E-post: info@sjofartstidningen.se
E-post (personlig): fornamn@sjofartstidningen.se
Internet: www.sjofartstidningen.se

■ REDAKTION

Pär-Henrik Sjöström, chefredaktör 070-877 26 47
Henrik Ekberg, reporter 073-695 61 61
Anna Lundberg, reporter 073-642 38 11
Adam Bergman, reporter 073-339 72 30

■ ANNONSFÖRSÄLJNING

Micke Färlin, 073-274 87 44

■ ADMINISTRATION

Ingela Öberg, 031-712 17 51

■ PRENUMERATION

Privat: 895:- Företag: 1830:- Pensionär: 580:-
Porto tillkommer till utlandet.
För mer information se www.sjofartstidningen.se/prenumerera
Övriga prenumerationsärenden: www.prenservice.se,
kundtjanst@titeldata.se, 0770-45 71 14.

■ UTGIVNING

11 nummer 2017, nyhetsbrev per e-post två ggr/vecka.



EVOLUTION

Prepared for the future



Next year, two new oil/chemical tankers will be delivered and put in to service as part of the Sirius fleet. The design is developed in cooperation between Sirius and FKAB, based on a proven hull design with focus on fuel consumption. The two 7999 DWT tankers will have ICE class 1A and be equipped with the latest technology to comply with future

regulations, such as TIER III. These additions to our fleet are prepared to be converted to run on LNG, with the deck strength and stability to mount two LNG-tanks on deck. With these optimized vessels, which will be the most efficient in its segment, Sirius continues to invest in sustainable shipping to provide business with safety and environment in focus.

SIRIUS SHIPPING provides efficient transportation with safety and environment in focus. With a highly trained staff and well maintained product, chemical and LNG tankers, Sirius will meet your highest expectations. See our fleet at www.siriusshipping.eu



Välkommen

En hel bransch kan inte ha totalt fel!

DETTA DIGITALA EXTRANUMMER av Sjöfartstidningen behandlar ett enda ämne, Sjöfartsverkets förslag till nya avgifter och den nya avgiftsmodell, som ska träda i kraft redan inkommande årsskifte. Få frågor har samlat en så enad bransch på barrikaderna. Å ena sidan finns en förståelse för att Sjöfartsverket behöver kostnadstäckning, men å andra sidan ifrågasätts varför en hel bransch ska betala för att en myndighet har dålig ekonomi.

ÅTMINSTONE JAG UPPLEVER just nu situationen som att sjöfarten existerar för Sjöfartsverket, medan det i rimlighetens namn borde vara tvärtom. Sjöfartsverket är en myndighet, men samtidigt en organisation som ska erbjuda sjöfarten stöd och göra sitt yttersta för att vi har en stark och livskraftig sjöfart i Sverige. Nu varnar man inom branschen på bred front för att godset väljer landvägen istället för sjövägen.

ATT SÅ MASSIV kritik riktas mot ett förslag som desperat drivs igenom för att reparera en statlig myndighets ekonomi vittnar om att något är grundläggande fel. Att sjöfarten nu ska åderlåtas på miljontals kronor i avgiftshöjningar är som att medicinera ett symptom på en sjukdom i stället för att försöka gå till botten med själva sjukdomen och kanske kunna bota den genom att ändra sina levnadsvanor.

EN HEL BRANSCH kan inte ha totalt fel i sin kritik. Nu bör man lyssna på sakargument. Om man verkligen vill göra något för miljön kan man inte införa avgifter som straffar "early movers" som frivilligt investerat i miljöteknik. Nu är det hög tid att låta förnuftet segra och finna konstruktiva lösningar i stället för destruktiva. ¶

Med hopp om bättring!
Pär-Henrik Sjöström, chefredaktör



”Nu är det hög tid att låta förnuftet segra och finna konstruktiva lösningar”

REDAKTIONEN



Pär-Henrik Sjöström
070-877 26 47
par-henrik@
sjofartstidningen.se



Henrik Ekberg
073-695 61 61
henrik@
sjofartstidningen.se



Anna Lundberg
073-642 38 11
anna@
sjofartstidningen.se



Adam Bergman
073-339 72 30
adam.bergman@
sjofartstidningen.se

Prenumerera och få 11 nummer för 895:-

En prenumeration på Sjöfartstidningen håller dig uppdaterad om vad som sker i sjöfarten. Vi ger dig de senaste nyheterna, rikligt illustrerade reportage, detaljerade fartygspresentationer och intressanta intervjuer med spännande människor i näringen.

www.sjofartstidningen.se/prenumerera



Höjda avgifter – igen

POLITIK Sjöfartsverket avser att, för andra året i rad, höja de avgifter som tas ut från sjöfarten i form av så kallade farleds- och lotsavgifter.

TEXT: CHRISTINA PALMÉN, SVENSK SJÖFART

De avgiftshöjningar som Sjöfartsverket avser att genomföra är anmärkningsvärt stora. Anledningen till höjningarna är att Sjöfartsverkets ekonomi utgör en mycket dyster läsning, särskilt eftersom det stöd som alliansregeringen beviljade Sjöfartsverket inte förlängts. Innebörderna blir att sjöfarten tvingas betala cirka 215 miljoner kronor mer varje år ur egen kassa jämfört med 2016.

NÄR KOSTNADERNA STIGER kommer varor och personer istället att transporteras på den redan ansträngda landinfrastrukturen eller inte transporteras alls.

Därutöver vill Sjöfartsverket införa en ny modell för beräkning av farleds- och lotsavgifter. Den nya modellen kritiserar av remissinstanser bland annat för att leda till försämrad konkurrenskraft för sjöfarten och minskad miljöstyrning.

Föreningen Svensk Sjöfart menar i en kommentar att man oroas över att de politiskt uttalade ambitionerna om det hållbara samhället och att det är viktigt att sjöfarten används i högre utsträckning bara tycks vara vackra ord på pappret. Sjöfartsverkets instruktioner och förut-sättningar måste anpassas till den politiska målbilden.

Sammantaget har Sjöfartsverket sedan 2016 genomfört samt aviserat följande

stora förändringar gällande farleds- och lotsavgifter:

- 1 januari 2017 höjde Sjöfartsverket farleds- och lotsavgifterna med 8 procent respektive 5 procent
- 1 januari 2018 avser Sjöfartsverket att höja farleds- och lotsavgifterna med 9 procent respektive 5 procent
- 1 januari 2018 avser Sjöfartsverket att införa ny avgiftsmodell för beräkning av farleds- och lotsavgifter

PROCESSEN BÖRjade då Sjöfartsverket våren 2016 offentliggjorde sitt förslag på ny avgiftsmodell för beräkning av farleds- och lotsavgifter. I allt väsentligt har Sjöfartsverket utvecklat den nya modellen på egen hand (med hjälp av en konsult som senare anställdes av Sjöfartsverket).

I mars 2016 informerade Sjöfartsverket att Clean Shipping Index upphandlats som index för miljödifferenziering för delar av farledsavgiften.

Trots stark kritik från branschen och andra myndigheter mot den nya avgiftsmodellen som helhet beslutade Sjöfartsverkets styrelse i juni 2016 att ny avgiftsmodell infördes 1 januari 2017. Senare samma år meddelade Sjöfartsverket att införande av ny avgiftsmodell skjuts fram till 1 januari 2018. Samtidigt meddelade

verket att farleds- och lotsavgifterna höjs från 1 januari 2017 med anledning av minskat anslag från regeringen.

I december 2016 redovisade Sjöfartsverket och Trafikverket regeringsuppdrag för ökad kust- och inlandssjöfart. En av åtgärderna som föreslås är:

”Gör en fördjupad konsekvensanalys av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell och undersök vilka effekter den får för ny och befintlig inlands-, kust- och närsjöfart och hur godsflödena påverkas.”

PARTERNA I BLÅ Tillväxt tog i våras initiativ till ett sjöfarts- och hamnuppdrag med en rad uppmaningar till regeringen. En av dessa är att avsätta motsvarande summa som sjöfarten idag själva fonderar via dagens miljödifferenziering av farledsavgifterna för att gynna klimatsmarta investeringar inom sjöfarten och för att stärka den klimatsmarta sjöfartens konkurrenskraft.

Vidare uppmanas regeringen att ta bort vinstkravet på Sjöfartsverket och jämställa sjöfartens isbrytning med vinterväghållning på väg och järnväg med finansiering över statsbudgeten. Trots denna uppmaning aviserar nu regeringen i budgetpropositionen för 2018 att ta ut 5-6 miljoner per år i avkastning från Sjöfartsverket. Uppropet uppmanar också att Sjöfartsverkets modell för beräkning av

ÖSTERSJÖNS NATURLIGA VAL

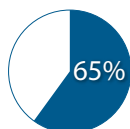
Som Östersjöns ledande rederi känner Tallink och Silja Line ett särskilt ansvar för vår närmiljö. Därför har vi som huvudprincip att prioritera miljöskydd. Vi erbjuder våra resenärer och transportkunder ett bekvämt och miljövänligt sätt att färdas runt Östersjön och vi är extra stolta över att ha Östersjöns modernaste flotta. Under sju års tid, mellan 2002 och 2009 tog vi i trafik sju helt nya, moderna och miljövänliga fartyg. 2017 nåddes ännu en milstolpe genom sjösättningen av det helt nya LNG-fartyget Megastar. Samtliga Tallink och Silja Lines fartyg är miljöcertifierade enligt ISO 14001 standard och följer den internationella MARPOL-konventionen. Alla Tallink och Silja Lines fartyg:

- har katalytisk avgasrening
- tillämpar nolltolerans mot utsläpp i havet. Allt svart- och gråvatten pumpas via slutna system i land för vidare transport till reningsverk
- källsorterar allt avfall ombord för vidare transport till återvinningscentraler i land
- använder giftfri och godkänd bottenfärg
- borstas rena med hjälp av dykare ett par gånger om året för att undvika användning av bottenfärg
- använder endast miljövänliga rengöringsmedel vid tvätt och städning
- av nyare modell har särskilt designad skrovform för att minska svall och botten-sug och på så vis minska erosion i känsliga farvatten
- följer tidtabeller som anpassas efter årstid för att under vinterförhållanden använda en lägre maskineffekt och därigenom minska bränsleförbrukningen.

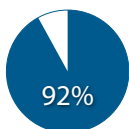
OUR NEXT GENERATION THE MOST ENVIRONMENT FRIENDLY PRODUCT TANKERS



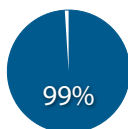
CARING FOR THE ENVIRONMENT THROUGH EMISSION REDUCING SOLUTIONS



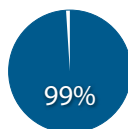
Carbon dioxide
(CO₂)



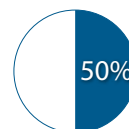
Nitrogenoxide
(NO_x)



Sulphuroxide
(SO_x)



Particles



Noise

**WE DO NOT ONLY WANT TO FOLLOW THE DEVELOPMENT
WE WANT TO BE A PART OF CREATING IT.**

pensionsskuld bör ses över i enlighet med verkets eget förslag genom inlösen utan att det drabbar verkets kunder.

Slutligen efterlyser man en fördjupad konsekvensanalys av Sjöfartsverkets föreslagna avgiftsmodell för att klarlägga vilka effekter den får.

TRAFIKANALYS FICK VÅREN 2017 i uppdrag av regeringen att analysera miljökonsekvenserna av Sjöfartsverkets förslag till förändrat farledsavgiftssystem. Trafikanalys rapport, som publicerades i juli, visar att miljödifferntieringen i det föreslagna avgiftssystemet inte ger förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta.

Trafikanalys kan därtill inte utesluta att de föreslagna avgiftsändringarna medför en risk för överflyttning av gods till väg och har därför även svårt att se hur det nya systemet ska kunna bidra till regeringens övergripande mål att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart.

Trafikanalys huvudförslag är att tills vidare bibehålla den nuvarande farledsavgiftsmodellen och under tiden ta fram mer underlag om hur en ny avgiftsmodell kan utformas för att ge effektivast möjliga miljöstyrning.

SJÖFARTSVERKET PUBLICERADE I maj en remiss med förslag på höjda lotsavgifter och införande av ny avgiftsmodell från 1 januari 2018. I september publicerade Sjöfartsverket förslag på höjda farledsavgifter och införande av ny avgiftsmodell från 1 januari 2018.

Branschen är bekymrad över att Sjöfartsverket inte tagit till sig av den kritik som förts fram vid olika typer av möten såväl som vid tidigare remissomgångar.

Branschen har länge arbetat aktivt för införande av miljödifferntierade avgifter och genom åren har ett antal partsöverenskommelser träffats mellan Sjöfartsverket, Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar. I en kommentar menar Svensk Sjöfart att det är olyckligt att Sjöfartsverket frångått tidigare samverkan och vid framtagande av ny avgiftsmodell inte utnyttjat den kunskap och innovationskraft som finns hos branschen och andra myndigheter. ¶



Sjöfarten måste användas mer

POLITIK Den politiska samsynen är mycket stor avseende behovet av att använda sjöfarten i större utsträckning än idag.

TEXT: RIKARD ENGSTRÖM, SVENSK SJÖFART

Politiker i alla partier ser behovet av att använda sjöfarten i större utsträckning än idag. Detta behov har till och med nämnts i statsminister Stefan Löfvens regeringsförklaring: "Långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart".

Alla allianspartier, men även MP, V och SD tycks vara eniga med S i detta. Sjöfarten måste användas i högre utsträckning. Det kopplar naturligtvis till miljö- och klimatambitioner men det kopplar också till ekonomin. Sjöfartens infrastruktur är i mångt och mycket underhållsfri, tillförlitlig, kapacitetsstark och relativt billig att utveckla.

DEN GEMENSAMMA EU-POLITIKEN inom transportområdet manifesterar också behovet av att använda sjöfarten i högre grad än i nuläget. Man lägger stort fokus på överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. Orsakerna står att finna i miljö- och klimat, ekonomi, trafiksäkerhet och framkomlighet.

Ett av transportpolitikens, och samhällsutvecklingens, viktigaste verktyg - Trafikverket - pekar ofta på att sjöfarten måste användas i högre utsträckning för att lösa nuvarande och väntade samhällsutmaningar inom transportområdet.

Trafikverkets prognosticerar att gods-

transportarbetet kommer att öka 74 procent mellan 2012 och 2040. Sjöfarten väntas ta den största delen av ökningen men transportarbetet på väg kommer ändå att öka med 66 procent.

SVERIGE OCH FINLAND hör till de få länder i Europa som har ett system med farledsavgifter. Finland beslutade att halvera sina avgifter utifrån 2014 års nivå för att dels kompensera för ökade kostnader i samband med svaveldirektivets införande. Den finska regeringen beslutade nyligen att även fortsättningsvis halvera farledsavgifterna för att inte negativt påverka sin sjöfartsberoende exportindustri. I Finland väljer man rent generellt att ta ut mycket begränsade avgifter från sjöfarten. Syftet är att frigöra rederiernas kapital för miljöinsatser och för att säkerställa att sjöfarten nyttjas i så stor utsträckning som möjligt.

I ANDRA LÄNDER finansieras oftast farlederna via skattsedeln. I många länder där farledsavgifter saknas motiveras det av att det är att föredra samhällsekonomiskt sett att befintlig infrastruktur nyttjas i större omfattning för att man då ska undvika nyinvesteringar - i synnerhet i landinfrastruktur som är kostsam dels i nyanläggningsfasen, dels i underhåll. ¶

”För den internationella kryssningstrafiken innebär modellen att avgifterna höjs, att rabatten för turnaround-anlöp tas bort över en treårsperiod samt att en passageraravgift och beredskapsavgift införs”

STOCKHOLMS HAMNAR I REMISSVAR TILL SJÖFARTSVERKET



Sjöfartsverkets avgiftsmodell

■ Nuvarande avgiftsmodell

FARLEDSAVGIFT: Farledsavgiften är tvådelad där den ena delen tas ut på fartygets bruttodräktighet och den andra på lastat och lossat gods. Den del av farledsavgiften som tas ut på fartygets bruttodräktighet tas ut med ett visst belopp för varje enhet av fartygets bruttodräktighet. Fartyg som har installerat reduktion för utsläpp av NOx erhåller en rabatt på den bruttodräktighetsbaserade farledsavgiften. Avgift och antal debiterade anlöp per månad är differentierad mellan passagerarfartyg och övriga fartyg. Antalet anlöp som avgiftsbeläggs för den bruttobaserade delen av farledsavgiften är maximalt fem för passagerarfartyg respektive två per övriga fartyg.

LOTSAVGIFT: Lotsavgift består av beställningsavgift, lotsningsavgift och reseersättning.

[Information om nuvarande avgiftsmodell på Sjöfartsverkets hemsida.](#)



Komponenterna i Sjöfartsverkets förslag på ny avgiftsmodell. Källa: Sjöfartsverket.

■ Sjöfartsverkets förslag på ny avgiftsmodell från 1 januari 2018

FARLEDSAVGIFT: Farledsavgiften delas upp i: beredskapsavgift, fartygsavgift (anlöp), gods- och passageraravgift. Beredskapsavgift och passageraravgift är nya komponenter.

Avgiften för anlöp, beredskap och lotsning delas in i tio nettodräktighetsklasser. Beredskapsavgift införs som en fast avgift som betalas av alla fartyg. Syftet med att introducera beredskapsavgiften är att synliggöra den korssubventionering som sker mellan farledsavgiften och lotsningsverksamheten. Avgift och antal debiterade anlöp per månad differentieras inte mellan fartygstyper. För de två första anlöpen betalar fartyget 100 procent, den tredje 75 procent, den fjärde 50 procent, den femte 25 procent av beredskapsavgiften samt fartygsbaserad farledsavgift.

Endast i fartygsavgiften (anlöp) finns det möjlighet att få reduktion baserat på placering i ett miljöindex. Sjöfartsverket har upphandlat Clean Shipping Index, CSI, som miljöindex i förslaget på ny avgiftsmodell. I CSI mäts fartygets miljöpåverkan inom fem olika kategorier; CO₂, NO_x, SO_x och partiklar, miljöfarliga ämnen ombord samt vatten- och avfallshantering. Befintligt undantag från farledsavgifter för transporter av last mellan hamnar belägna inom Göteborg-Vänern-området, tas bort.

LOTSAVGIFT: Lotsavgift delas upp i: beställningsavgift, startavgift, lotsningsavgift och reseersättning. Startavgiften inkluderar ingen lotsad tid. En rörlig lotsavgift behålls som tas ut baserad på nettodräktighetsklass och påbörjad halvtimme. De avgiftsreduktioner som behålls erhålls enbart på den rörliga lotsavgiften. Befintlig lotsrabatt för Trollhätte kanal, Vänern samt Mälaren, tas bort.

[Information om förslaget på ny avgiftsmodell på Sjöfartsverkets hemsida.](#)





Miljön blir den stora förloraren

HÖJDA AVGIFTER På de följande sidorna skildras hur avgiftshöjningarna påverkar några rederier och lastägare. Dessa utvalda fall utgör bara toppen av isberget, det är många fler som drabbas. Det tråkigaste är att miljön verkar bli den stora förloraren.



Viking Grace får kraftigt höjda farledsavgifter trots högsta miljöklass i CSI.



PÅR-HENRIK SJÖSTRÖM

■ **Viking Line** är ett åländskt färjerederi med trafik mellan Sverige, Åland och Finland samt mellan Finland och Estland. Under fjolåret transporterade Viking Line 6,5 miljoner passagerare, drygt 680 000 bilar och närmare 132 000 fraktenheter. Av Viking Lines sju bil- och passagerarfärjor går alla utom en i trafik på Sverige. I flottan ingår Viking Grace, världens första stora passagerarfartyg med LNG-drift.

Viking Line

FÄRJOR Den nya farledsavgiften kommer att generera en kostnadsökning på 76,8 procent för Viking Line. Rederiets analys indikerar bland annat att införandet av en passageraravgift medför en dramatisk höjning av farledskostnaderna, likaså införandet av beredskapsavgiften.

Denna höjning kompenseras inte av den miljödifferenterade delen i farledsavgiften – paradoxalt nog inte ens för det bil- och passagerarfartyg som hör till de mest miljöanpassade i världen.

För fartyget Viking Grace, som använder LNG som bränsle, medför den sänkta godsavgiften en årlig kostnadsreduktion på cirka 300 000 kronor medan den nya

passageraravgiften medför en kostnadsökning på närmare 1,7 miljoner kronor. Viking Grace, som får högsta miljöklass i Clean Shipping Index (CSI), belastas trots detta med en total förhöjning av farledsavgiften på cirka 2,5 miljoner kronor.

- Passageraravgiftsdelen ökar den totala farledskostnaden på ett högst orimligt sätt för rederier med stora passagerarvolym, påpekar Jan Hanses, vd för Viking Line.

Viking Line investerar även i ett nytt exceptionellt miljöanpassat fartyg med LNG-drift, som utgående från CSI kommer att placeras i Sjöfartsverkets högsta miljöklass.

- Med tanke på miljöinvesteringarna i fartyget, och jämfört med det utfall redriet erhåller för Viking Grace, så kommer farledsavgiften att sannolikt bli högre för nybygget än för Viking Grace. Detta understryker bristerna i poängsättningen inom CSI och i uppbyggnaden av den kommande farledsavgiftsmodellen, säger Jan Hanses.

Viking Cinderella har erhållit miljöbonus tack vare bruk av katalysatorer. Nu kommer fartyget att få en kraftigt ökad farledskostnad på grund av passageraravgiften och en kraftigt nedsatt miljöbonus. Driften av katalysatorer genererar en årlig extra kostnad på över 1 miljon kronor, vilket inte kompenseras av den tilltänkta miljöbonusen. Incitamentet att använda katalysatorerna uppnås därmed inte. ¶

”Passageraravgiftsdelen ökar den totala farledskostnaden på ett högst orimligt sätt”

JAN HANSES, Viking Line

Viking Cinderella är svenskflaggad och utrustad med katalysatorer.



PÅR-HENRIK SJÖSTRÖM

■ **Tallink Silja AB** ingår i estniska AS Tallink Grupp. Koncernen opererar färjetrafik på sex linjer under varumärkena Tallink och Silja Line. Tallink Silja driver färjetrafik mellan Sverige, Finland, Estland och Lettland med 8 större roro-passagerarfartyg. Totalt har Tallink 13 fartyg i trafik på Östersjön som transporterade 9,5 miljoner passagerare, närmare 1,2 miljoner bilar och drygt 328 000 lastenheter.



Silja Symphony, ett av de svenskflaggade fartygen i trafik för Silja Line.

PÄR-HENRIK SJÖSTRÖM

Tallink Silja

FÄRJOR För Tallink Silja kommer det föreslagna avgiftssystemet att höja farledsavgifterna med mellan 20 och 40 procent. Tallink Silja efterlyser särskilt justeringar vad gäller beredskapsavgiften, tak på passageraravgiften samt att miljödifferenteringen korrigeras.

- Tallink Silja kan inte se varför Sjöfartsverket ska stadigt kunna höja sina avgifter samtidigt som våra grannländer antingen inte har några farledsavgifter eller kraftigt sänker dem. Detta utan att fullständigt kunna redovisa sina egna kostnadseffektiviseringar, säger Marcus Risberg, vd för koncernens svenska bolag Tallink Silja AB.

Han anser inte att det föreslagna systemet på något sätt innebär ett enklare system.

- Ett avgiftssystem, som kräver externa verifikationer och där inte ens Sjöfartsverket själva kan göra korrekta beräkningar och förutse konsekvenserna av, kan inte anses som enklare.

I sin konsekvensutredning anger Sjöfartsverket att man inte anser sig ha uppgifter och möjligheter att analysera den finansiella påverkan de föreslagna höjningarna och det nya systemet kan ge. Att man trots detta går vidare är något som Tallink Silja har svårt att förstå.

- Att genomföra avgiftshöjningar och

en systemförändring som man inte anser sig kunna analysera bör inte genomföras, menar Marcus Risberg, som dessutom påpekar att det i konsekvensutredningen inte nämns de kostnader som är förknippade med att införa fartyg i det så kallade CSI-systemet.

- Sjöfartsverket anger redan nu att det föreslagna miljödifferenteringssystemet behöver förändras. Varje förändring i miljödifferenteringssystemet ska verifieras av ett RO eller annat institut. Dessa kostnader finns inte heller med i någon konsekvensutredning. Att införa ett avgiftssystem som redan från början behöver förändras ger inte den förutsägbarhet vad gäller avgifter som vi som företag kan kräva av Sjöfartsverket eller annan leverantör, säger Marcus Risberg. ¶



Galaxy på linjen Stockholm-Åland-Åbo väcker uppmärksamhet med sin ovanliga färgsättning.

PÄR-HENRIK SJÖSTRÖM

”Ett avgiftssystem som redan från början behöver förändras ger inte förutsägbarhet”

MARCUS RISBERG, Tallink Silja

Tern Ocean, LNG-drivet tankfartyg som långtidsbefraktas av Preem.



TERN OCEAN

■ **Preem** är Sveriges största raffinör med anläggningar i Göteborg och Lysekil. Dessa raffinaderier räknas till Europas modernaste och mest miljöeffektiva, med utsläpp som ligger långt under gällande miljökrav. Råoljan kommer till raffinaderierna med fartyg, bearbetas och exporteras eller levereras till depåer runt om i landet, även det sjövägen. Anläggningarna i Lysekil och Göteborg arbetar i en gemensam organisation. För sina skeppningar av produkter har Preem för närvarande långtidsbefraktat tre tankfartyg.

Preem

OLJEPRODUKTER Oljebolaget Preem, som är en stor köpare av sjötransporter, anser att förslaget straffar kustsjöfart i Sverige. Fartyg som gör konsekutiva resor längs Sveriges kust får stora kostnadsökningar.

– Sjöfartsverket kommunicerar att de höjer farledsavgifterna med 7 och 8 procent de närmsta åren, men det överensstämmer inte med våra beräkningar som indikerar på en ökning med 20 procent. Tidigare betalade vi farledsavgifter för de två första konsekutiva resorna per månad medan resten av resorna var undantagna, säger Fredrik Backman, Physical Management/Shipping på Preem.

Enligt det nya förslaget ska transpor-

tören även betala 75, 50 respektive 25 procent för de följande resorna.

– Med fartyg fraktar Preem drygt hälften av allt drivmedel som säljs i Sverige. I det logistikmönster som vi kör runt Sveriges kuster till Preems sju depåer gör vi mellan fyra och fem resor per månad. Det gör att vi kommer att få betala farledsavgifter på i stort alla anlöp varje månad.

Sjöfartsverkets nya avgiftsupplägg ger inga incitament för att Preem har hyrt in fartyg med LNG-drift eller katalysator.

– Vi upplever en klar målkonflikt avseende de uttalade politiska miljöambitionerna för sjötransporter kontra Sjöfartsverkets nya avgifter som inte premierar de

modernaste och miljöanpassade fartygen på ett mycket tydligare sätt.

Hitintills har även avgiftsplikt undantagits för fartyg som transporterar last mellan hamnar belägna inom det området där Preems båda raffinaderier ligger.

– För att optimera raffinaderidriften så flyttar vi satsningsmaterial mellan raffinaderierna. I det nya förslaget har man tagit bort undantaget. Det innebär att vi får betala farledsavgifter när vi tar in råoljan, när vi fraktar samma kolvätemolekyl som satsningsmaterial mellan raffinaderierna och när vi fraktar ut produkten. Preem har ingenting emot att betala farledsavgifter, men det måste bli ett betydligt skarpare incitament för att gå mot mer transporter till sjöss och fler miljöanpassade fartyg. ¶

”Vi upplever en klar målkonflikt avseende de uttalade politiska miljöambitionerna för sjötransporter”

FREDRIK BACKMAN, Preem

Bit Oktania hyrs in av Preem och är utrustad med katalysator för reducering av NOx.



BIT OKTANIA

■ **SCA** tillhandahåller omfattande sjötransporttjänster i egen regi. Verksamheten stöds av ett nätverk av terminaler på strategiska platser i Europa. Skogsindustrikoncernens sjötransporter från anläggningarna i Sverige sköts främst med tre egna roro-fartyg och två tidsbefraktade containerfartyg i linjetrafik till norra Europa och Storbritannien.



SCA Obbola lossar svenskt papper i Rotterdam.

JOACHIM SJÖSTRÖM

SCA

SKOGSPRODUKTER För SCA innebär Sjöfartsverkets nya förslag till farledsavgifter en kostnadsökning med 131 procent för de tre egna fartygen. Dessa fartyg är utrustade med katalysatorer för att reducera NOx-utsläpp och betraktas som ett föredöme för hur en för Sverige viktig industri tar sitt miljöansvar inom sina sjötransporter av exportprodukter.

- Det är inte olika redare som konkurrerar med varandra. Det är svensk exportindustri, som konkurrerar med förutsättningarna i andra länder i hela världen, som drabbas. Avgifterna försvinner inte in i ett svart hål hos några redare, utan kommer omedelbart att föras vidare och

härigenom försämma Sveriges konkurrenskraft. Det bör vidare tilläggas att Finland behåller sitt stöd med halverade fartygsavgifter tills vidare, säger Rolf Johannesson, vice vd SCA Sourcing & Logistics.

SCA anser att den nya taxekonstruktionen är utformad så att den inte bara snedvrider konkurrensen mot andra transportslag utan även påverkar konkurrensförhållandena inom sjöfarten. Olika fartygstyper, som roro-, container- och konventionella torrlastfartyg, konkurrerar om samma laster men drabbas olika.

- Den nya konstruktionen innebär för våra tre egna roro-fartyg en sammanlagd kostnadsökning för farledsavgifterna

med cirka 5,3 miljoner kronor per år. Att genom insatser på miljöområdet försöka lindra denna kostnadsökning lönar sig inte heller, då incitamenten är alltför små, påpekar Rolf Johannesson.

Han säger att SCA vid ett flertal tillfällen har redovisat dessa effekter för Sjöfartsverket.

- Ett förslag som bevisligen får stora konsekvenser och slår olika hårt beroende på dess utformning borde snarast återremitteras och skjutas på framtiden. Detta tills man fått fram ett nytt förslag som är mer neutralt i förhållande till dagens taxekonstruktion och där det måste löna sig att genom insatser på miljöområdet kunna erhålla lägre avgifter i en omfattning som väl motiveras av ökade kostnader för denna insats, säger Rolf Johannesson. ¶



SCA

”Avgifterna försvinner inte in i ett svart hål hos några redare”

ROLF JOHANNESSEN, SCA

Coralius, LNG-tankfartyg och bunkerfartyg.



ADAM BERGMAN

■ **Sirius Shipping**, hemmahörande på Donsö, bedriver huvudsakligen rederi- och verksamhet med tankfartyg. Flottan består av 11 tankfartyg, av vilka två för LNG. En övervägande majoritet av Sirius Shippings verksamhet utgörs av trafik på hamnar i Sverige, men rederiet utför även transporter för lastägare i framför allt norra Europa. Sirius Shipping opererar produkttankfartyg i tre storlekssegment:

- **4 500 kubikmeter lastkapacitet**
- **8 000 kubikmeter lastkapacitet**
- **12 500 kubikmeter lastkapacitet**

Sirius Shipping

TANKFARTYG I Sirius Shippings normala trafikmönster brukar tankfartygen anlöpa svenska hamnar i genomsnitt en eller två gånger per vecka – vissa fartyg varannan eller var tredje dag. Med så hög frekvens på anlöpen i svenska hamnar drabbas ett rederi som Sirius Shipping hårt av avgiftshöjningarna och den nya modellen.

Rederiet har gjort en jämförelse mellan sina farledsavgiftskostnader 2017 och de väntade kostnaderna 2018 med den nya modellen och de nya tarifferna.

För den största kategorin av fartyg i flottan höjs farledsavgifterna i genomsnitt med 40 procent med fem anlöp i svenska hamnar per månad. För ett medelstort

fartyg i flottan med sex anlöp i svenska hamnar per månad beräknas höjningen bli cirka 30 procent.

För till exempel tre fartyg i rederiets största storleksklass, tre medelstora och två små beräknas den sammanlagda kostnadsökningen på ett år bli cirka 4,2 miljoner kronor.

En betydande del av flottans omsättning regleras av långsiktiga lastkontrakt där frakten är förutbestämd.

– De föreslagna avgiftshöjningarna kan få stort negativt genomslag på rederiets ekonomiska resultat, då det inte är möjligt att i alla lastkontrakt reglera sådana eventuella höjningar och få kompensation från

lastägaren. Med en längre förberedelse tid inför en förändrad avgiftsmodell skulle chanserna öka att få med relevanta kostnadsökningar i förhandlingarna gällande framtida lastkontrakt, säger Jonas Backman, vd för Sirius Shipping.

Vad gäller den nya modellens miljöstyrande effekt indikerar rederiets överslagsberäkningar att de investeringar som krävs för att lyfta upp ett fartyg till följande miljöklass inte kan motiveras ekonomiskt.

– Detta beror dels på att de rabatter som därefter beviljas inte är tillräckligt stora, dels på att Sjöfartsverket signalerar att miljöstyrningssystemet sannolikt kan komma att justeras efter ett antal månader varför återbetalning av eventuella investeringar blir väldigt oviss. ¶

”De föreslagna avgiftshöjningarna kan få stort negativt genomslag”

JONAS BACKMAN, Sirius Shipping

Olympus, produkttankfartyg.



PAR-HENRIK SJÖSTRÖM

■ **Svenska Orient Linien (SOL)** är ett svenskt rederi med säte i Göteborg. Verksamheten består av roro-linjeoperation, transporter av projektlast och styckegods, agentverksamhet samt kommersiella och tekniska managementuppdrag. Linjetrafiken opereras till destinationer i Nordeuropa och Medelhavet. SOL opererar ett 15-tal fartyg, av vilka majoriteten är roro-fartyg. Flottan består av dels koncernägda fartyg, dels inhyrda fartyg på långa kontrakt.



Vasaland, roro-fartyg i SOL:s linjetrafik.

JOACHIM SJÖSTRÖM

Svenska Orient Linien

RORO-FARTYG Det är ett antal områden med förslaget som Svenska Orient Linien (SOL) finner särskilt bekymmersamma. Beredskapsavgiften resulterar i en större börda för ett rederi som SOL, som ofta anlöper svenska hamnar och har bekostat lotsdispenser för sina befälhavare.

Vidare slår förändringen i frekvensrabatt hårt för ett rederi som opererar linjetrafik på svensk hamn med hög frekvens.

- Denna förändring är helt kontraproduktiv till alla miljömål som definierats av regeringen, säger Ragnar Johansson, vd för SOL.

I den föreslagna modellen premieras sällananlöp och de fartyg som anlöper

frekvent får betydande kostnadsökningar även om deras miljöprestanda är på topp.

SOL driver bland annat en roro-linje mellan Göteborg och Zeebrugge, där frekvensen under 2017 ökats från fyra till sju avgångar i båda riktningar per vecka.

- Våra beräkningar visar att den föreslagna förändringen av avgiftsmodellen tillsammans med den aviserade avgiftshöjningen kommer att höja vår kostnad för farledsavgiften på nämnda linje med cirka 180 procent.

I monetära termer betyder det cirka 7,8 miljoner kronor per år.

- Vi tvingas alltså till en betydande höjning av sjöfrakten och det finns risk

för att gods flyttas till väg eller järnväg, säger Ragnar Johansson.

SOL anser att Sjöfartsverket vilselett och avsevärt försvårat för rederier att kommunicera ökningen av intäktsmassor.

- Vi hamnar i en pedagogisk rävsax då verket kommunicerat till branschen och våra kunder att avgiftshöjningen kommer att bli 9 procent på farledsavgiften och 5 procent på lotsavgiften. Hur ska vi då göra det trovärdigt att vår avgift höjs med 180 procent och att vi behöver kompensera för det? Vi hamnar i en omöjlig och framför allt onödig diskussion om trovärdighet och miljöprestanda på våra fartyg när det i själva verket handlar om förlorad frekvensrabatt, beredskapsavgift samt tröskel-effekter i tariffen för fartygens nettodräktighet, påpekar Ragnar Johansson. ¶



Tundraland transporterar bland annat skogsprodukter för Stora Enso.

JOACHIM SJÖSTRÖM

”Hur ska vi då göra det trovärdigt att vår avgift höjs med 180 procent?”

RAGNAR JOHANSSON, SOL

Stena Germanica har konverterats till miljövänlig metanoldrift.



PAR-HENRIK SJÖSTRÖM

■ **Stena Line**, med huvudkontor i Göteborg, är ett av världens största färjerederier. Stena Line har Europas mest heltäckande linjenät med 21 färjelinjer i 11 länder och opererar sammanlagt 37 fartyg i sin trafik. I huvudsak utgörs flottan av fartyg som tar både passagerare och såväl passagerar- som lastfordon. I Sverige trafikerar Stena Line fem hamnar med 16 färjor. I sin trafik på Sverige transporterar Stena Line årligen 3,3 miljoner passagerare, 740 000 bilar och 630 000 lastbilar.

Stena Line

FÄRJOR Stena Line förhåller sig kritiskt mot ännu en avgiftshöjning även om avgiftsmodellen från Stena Lines perspektiv generellt inte utgör något stort bekymmer.

- Att höja med 8 procent inför 2017 och sedan ytterligare med 9 procent procent för 2018 ser vi som helt oacceptabelt och föreslår att Sjöfartsverket istället söker finansiering på annat håll, säger Niclas Mårtensson, vd för Stena Line.

Han anser att det i sig är acceptabelt att Sjöfartsverket är beroende av avgiftsfinansiering så länge avgifterna är konkurrensneutrala, rimliga och speglar de kostnader som användarna orsakar. Samtidigt

påpekar han att sjöfarten konkurrerar med andra trafikslag och att en kostnadseffektiv sjöfart till och från Sverige är viktigt för handel och övrigt näringsliv.

- Det är därför viktigt att avgifterna från rederierna används för att finansiera de kostnader som rederierna orsakar och inget annat som till exempel isbrytning, säger Niclas Mårtensson.

I den nya avgiftsmodellen välkomnar Stena Line att avgifterna baseras på fartygens nettodräktighet eftersom det speglar fartygens intjäningsförmåga. Införandet av en passageraravgift är inte önskvärt men logiskt, eftersom färjerederierna transporterar såväl last som passagerare.

Stena Line anser även att det är positivt med en breddning av möjligheten till miljörabatter men att Clean Shipping Index i sin nuvarande form inte kommer att ge önskade effekter och att förslaget därför bör omarbetas.

- Det är till exempel inte ekonomiskt försvarbart att använda redan installerade anläggningar för katalytisk avgasrening för borttagande av kväve, säger Niclas Mårtensson.

Beredskapsavgiften är i många fall oproportionerligt stor med beaktande av den service till vilken avgiften är knuten.

- Våra färjor använder mycket sällan lots, kanske en gång per 200 anlöp, men får stå för en oproportionerligt stor del av denna kostnadstäckning, omkring 10 miljoner kronor per år. ¶

”Från Stena Lines perspektiv är avgiftsmodellen generellt inget stort bekymmer, men avgiftshöjningen med 9 procent är helt oacceptabel”

NICLAS MÅRTENSSON, Stena Line

Stena Jutlandica, ropax-fartyg med stor lastkapacitet.



PAR-HENRIK SJÖSTRÖM

■ **Destination Gotland**, är ett helägt dotterbolag till Rederi AB Gotland. På uppdrag av svenska staten bedriver Destination Gotland färjetrafiken mellan Visby, Nynäshamn och Oskarshamn. Nuvarande avtal med Trafikverket gäller fram till 31 januari 2027. Årligen transporterar Destination Gotland cirka 1,75 miljoner passagerare, 550 000 personbilar och 800 000 längdmeter gods. Destination Gotland har två snabbgående ropax-färjor för åretruntrafik och två mindre snabbgående enskrovsfartyg för säsongstrafik i sin flotta.



Gotland, ropax-färja för åretruntrafik.

ROLAND HEIDSTRÖM

Destination Gotland

FÄRJOR Destination Gotland hör till de rederier som avstryker Sjöfartsverkets förslag i sin helhet – både den höjning som föreslås av lots- och farledsavgifter samt den nya modellen som sådan – med motiveringen att det tydligt går emot de mål som regeringen och riksdag har för sjöfarten och det hållbara samhället.

Rederiet betonar att så kallade "early movers" måste premieras för att innovationskraften och investeringsviljan i en än mer hållbar sjöfart ska stimuleras. Destination Gotland kan tänka sig flera olika stimulansformer för early movers men en mycket viktig sådan bör ges genom att en rejäl fördel introduceras i avgiftsmodellen.

– Vi tvingas exempelvis notera att en miljövänlig färja med mycket passagerare och befälhavare med lotsdispens får med nya systemet höjning i alla led – beredskapsavgift, passageraravgift samt mindre miljöbonus. Det är i våra ögon inte en rimlig konsekvens och det känns som att verket vill bestraffa oftaanlöp för att gynna sällananlöp, säger Christer Bruzelius, vd för Destination Gotland.

Beredskapsavgiften drabbar speciellt fartyg som ofta befinner sig på svenska vatten och har bekostat lotsdispenser för sina befälhavare.

Destination Gotland har uppfattat att regeringen anser att farledsavgifterna ska

användas för just miljöstyrning samtidigt som detta ska kunna stärka svenska rederiers konkurrenskraft.

– 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, berättar Christer Bruzelius.

Fartygen i Destination Gotlands trafik beräknas få kostnadsökningar mellan 87 och 226 procent. Den genomsnittliga ökningen per fartyg beräknas till 136 procent.

– Vi kan inte acceptera Sjöfartsverkets förslag då det tydligt går emot de mål som regeringen och riksdag har för sjöfarten och det hållbara samhället, säger Christer Bruzelius. ¶



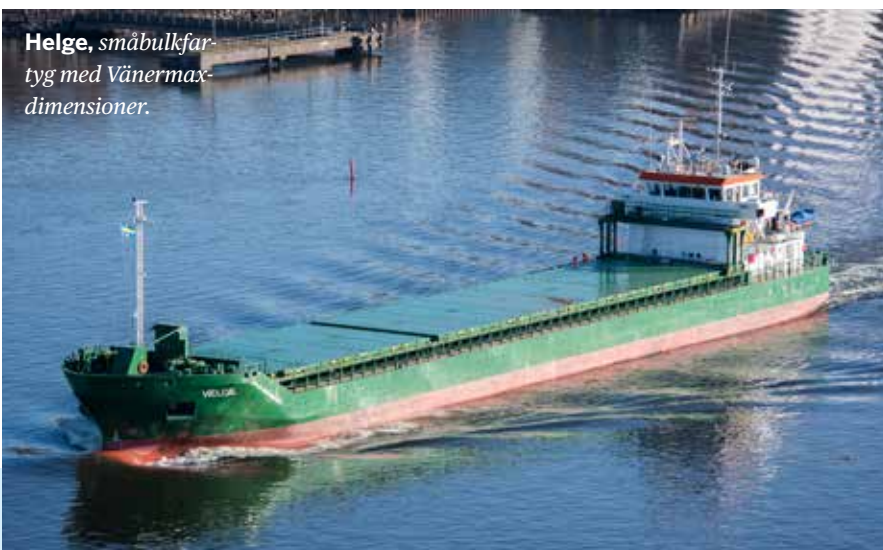
Gotlandia II, säsongsfärja för passagerare och bilar.

PATRICK HANSSON

"Systemet som helhet är inte tillräckligt rejält för att fungera som incitament"

CHRISTER BRUZELIUS, Destination Gotland

Helge, småbulkfartyg med Vänermax-dimensioner.



PAR-HENRIK SLOSTRÖM

■ **Erik Thun Group**, med huvudkontor i Lidköping, är ett familjeföretag som äger och opererar omkring 40 fartyg inom olika segment som torrlastfartyg av Vänermaxstorlek, tankfartyg, självlossande småbulkfartyg och cementfartyg. Rederiets fartyg opererar främst inom Nordsjön och Östersjön.

Erik Thun

SMÅBULK Rederigruppen Erik Thun anser tillsammans med ett antal aktörer inom vänersjöfarten att beredningen av den nya finansieringsmodellen kan ifrågasättas.

- Att värna nöjda kunder är grundläggande, men i det här fallet har kundernas synpunkter inte beaktats under processarbetet. Det kan också konstateras att Sjöfartsverket bortser från att sjöfartens olika delar lever under helt olika villkor. Ju kortare transportavstånd desto större avgiftspåverkan, säger Johan Källsson, vice vd på Erik Thun AB.

Aktörerna konstaterar att marknads-situationen för Vänerregionen kommer att påverkas stort. Istället för en 5 pro-

cents ökning av transportkostnaderna för Vänersjöfarten som Sjöfartsverket kommunicerat visar beräkningar att farleds- och lotskostnaderna - som måste ses sammantaget, inte var för sig - höjs med 70 procent. Det motsvarar i sin tur en höjning av fraktpriiset med 10 procent för en transport mellan Väneren och en hamn på kontinenten.

- De föreslagna kostnadsökningarna för sjöfarten och dess transportköpare samt varuägare står i bjärt kontrast till regeringens uttalade ambition att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Kostnadsökningarna ter sig också ologiska i en tid då sjöfartsintresset

har återetablerat sig i samhället och när sjöfarten diskuteras som aldrig förr inom olika kategorier och grupper på såväl nationell, regional som lokal nivå, betonar Johan Källsson.

Han befarar att effekten blir att konkurrensen mellan trafikslagen snedvrids ytterligare och att kostnadsökningarna riskerar att stoppa både den idédebatt som förs och det arbetet som pågår kring affärs- och logistiklösningar som inkluderar sjöfarten.

- Det är fakta att priset är en avgörande faktor när en transportköpare väljer logistiklösning. Hållbarhetsfrågorna är betydelsefulla, men sjöfarten och vattenvägen blir inte det valda alternativet om prisskillnaden mot väg och järnväg är för stor. ¶

”Priset är en avgörande faktor när en transportköpare väljer logistiklösning”

JOHAN KÄLLSSON, Erik Thun

Vestanhav, självlossande småbulkfartyg.



PAR-HENRIK SLOSTRÖM

■ **DFDS Seaways** ingår i danska DFDS Group. DFDS Seaways AB bedriver roro- och färjesjöfart från Sverige med utgångspunkt från Göteborg, Karlshamn och Kapellskär.



Selandia Seaways, ett av roro-fartygen i DFDS Seaways flotta.

JOACHIM SJÖSTRÖM

DFDS Seaways

RORO-FARTYG DFDS anser att Sjöfartsverket förslag till höjda farleds- och lotsavgifter negativt påverkar kostnaden för svensk export och därmed industrins konkurrenskraft. Dessutom försvåras möjligheten att flytta över mer gods till sjöfart.

Under 2017 betalar DFDS cirka 40 miljoner kronor i farledsavgifter för den svenska verksamheten avseende både fartyg och gods. En ökning av avgiften med 9 procent innebär en kostnadsökning på cirka 3,6 miljoner som måste begäras från kunderna genom ökade fraktrater.

– Det är en kraftig kostnadsökning som varken vi eller våra kunder får något

mervärde av, utan ska bara hjälpa till att få Sjöfartsverkets ekonomi i balans. Vad värre är, är att vi under de senaste förändringarna av farledsavgifterna med början 2015 sammantaget drabbas av en ökning med 85 procent, säger Morgan Olausson, Vice President, BU North Sea North på DFDS Seaways AB.

Ökningen från 2015 skedde genom att slopa en tidigare svavelrabatt. 1 praktiken medförde det en kostnadsökning på över 57 procent för DFDS vid en jämförelse mellan åren 2014 och 2015. DFDS hade då genomfört miljöinvesteringar i flera fartyg med installation av skrubber för att få ned svavelutsläppet. Dessa invester-

ingar har därefter inte genererat i någon miljörabatt från Sjöfartsverket.

– Denna stora kostnadsökning på kort tid tillsammans med aviserade fortsatta ökningarna fram till 2020 blir helt ohållbar och mycket svår att motivera gentemot våra kunder som vill se kostnadseffektiva sjötransporter. Ökningarna skapar negativa konkurrensförutsättningar för sjöfarten gentemot andra transportslag.

Morgan Olausson ser även ett stort behov av förbättrad farled till Göteborgs Hamn.

– Inga avgifter som vi betalar till Sjöfartsverket bidrar till någon förbättring för vår verksamhet. Det skapar därmed heller ingen motivering till dessa kostnadsökningar som Sjöfartsverket presenterar år efter år. ¶



Ficaria Seaways i Göteborg.

GÖTEBORGS HAMN

”Det är en kraftig kostnadsökning som varken vi eller våra kunder får något mervärde av”

MORGAN OLAUSSON, DFDS Seaways

Aurora i Helsingborg.



■ **HH-Ferries** är ett svensk-danskt färjerederi som bedriver linjeverksamhet på sträckan Helsingborg–Helsingör. Rederiet äger totalt 5 fartyg, vilka tillsammans fraktade ca 7,3 miljoner passagerare, 4,8 miljoner ton last, 1,3 miljoner bilar, 400 000 trailers och 20 000 bussar under 2016. Tillsammans gjorde fartygen över 50 000 resor över sundet. Under 2017 har två av fartygen konverterats för batteridrift som första fartyg i världen i denna storlek och rederiet har belönats med det prestigefyllda priset 'Baltic Sea Clean Maritime Award' 2017 för sitt arbete.

HH-Ferries

FÄRJOR För HH-Ferries innebär de föreslagna förändringarna en kostnadsökning på över 13 miljoner SEK eller 76 procent jämfört med avgifterna för 2016. Höjningen motsvarar ganska exakt den nya passageraravgiften som för 2018 kommer att landa på cirka 12,9 miljoner kronor.

- Detta betyder att HH-Ferries ensamt kommer att stå för hela 8 procent av verkets nya intäkter från farledsavgifterna på 165 miljoner för 2018! Detta trots att vi i år satsat över 300 miljoner kronor för att kraftigt minska vår miljöpåverkan och därmed har två fartyg i klass A, säger Anna Prytz, miljöcontroller på HH-Ferries.

- Vi förväntar oss självklart inte att Sjöfartsverket ska subventionera vår miljöinsats fullt ut men vi tror att det är viktigt att de har ett system som premierar de rederier som går i täten och är med

och driver arbetet mot en grönare sjöfart. Tyvärr visar flera analyser, inklusive vår egen, att konsekvenserna av deras nya modell är precis den motsatta.

- Att dessutom betala beredskapsavgiften för en service vi endast nyttjar en gång om året då fartygen går på varv till Landskrona är inte på något vis rimligt. På 50 000 resor tar vi lots noll gånger och betalar 1,3 miljoner kronor för att de finns tillgängliga. Vi förstår att möjligheten till lots kostar och att vi även tidigare har betalt en del till denna service genom korssubventioner men det är en orimligt hög kostnad för att ha lots stand-by och vi tänker att det bör vara den verksamheten som ska ses över istället för att bara ålägga kunderna att betala.

Vidare anser hon att modellen för miljödifferentiering har stora brister.

- Främst anser vi att den miljödifferenterade andelen av avgiften är allt för liten för att verkligen förmå att göra skillnad.

För vår verksamhet är det endast cirka 5 procent av den totala avgiften som kan påverkas med hjälp av miljöförbättrande åtgärder och vi ställer oss mycket frågande till om detta verkligen kan anses stimulera gröna initiativ och göra den skillnad som så väl behövs. Vad gäller själva indexet så tycker vi egentligen att det är bra men vi upplever att det i dagsläget inte är färdigt för ändamålet och därför bör utvecklas ytterligare innan det kan användas.

Vad gäller arbetet med att öka fartygens miljöklass så krävs det en hel del tid för att kunna analysera samt införa möjliga åtgärder och detta tillåts inte idag med den korta tidsram som verket nu ger.

- Det har även visat sig att det kan bli svårt för klassningssällskapen att hinna med att verifiera CSI-poängen i tid, säger Anna Prytz. ¶

”På 50 000 resor tar vi lots noll gånger och betalar 1,3 miljoner kronor”

ANNA PRYTZ, HH-Ferries

Tycho Brahe har byggts om för batteridrift.



HH-FERRIES



REDERI AB VERITAS TANKERS



M/T Astoria 12 700 dwt

M/T Astina 11 300 dwt

M/T Astral 11 300 dwt

- Rederi AB Veritas Tankers is a family owned, operated and controlled company and it was started in 1983 at Donsö Island with its origin in the bunkering trade
- The core values of the company are Safety, Quality, Environment & Service
- Our main goal is the highest safety with first class quality and the most environment friendly way in focus

www.veritastankers.com

Birka, kryssningsfartyg med katalysatorer både på huvud- och hjälpmaskiner.



PAR-HENRIK SLOSTROM

■ **Rederaktiebolaget Eckerö**, med huvudkontor i Mariehamn, är en rederikoncern med bland annat en svenskflaggad bil- och passagerarfärja i trafik mellan Sverige och Åland och ett svenskflaggat kryssningsfartyg i trafik huvudsakligen mellan Stockholm och Mariehamn samt två finskflaggade roro-fartyg som är utchartrade till Holmen för transport av skogsprodukter. Koncernen opererar sin fartygstrafik i de olika segmenten inom dotterbolagen Eckerö Linjen, Birka Cruises, Eckerö Shipping och Eckerö Line.

Rederiaktiebolaget Eckerö

PASSAGERAR/RORO-FARTYG Rederiaktiebolaget Eckerö önskar förändring av förslaget särskilt avseende beredskapsavgift och passageraravgift samt att miljödifferentieringen justeras i en mer ändamålsenlig modell som tar bättre hänsyn till kvantitativa miljöbelastningar i farled. Rederikoncernen vänder sig även mot den totala bristen på konsekvensanalys trots enhälligt kritik på denna punkt i tidigare remissomgångar.

- Att införa en passageraravgift innebär en mycket stor kostnadsökning för oss eftersom vi har en omfattande passagerarverksamhet. Vidare innebär den beredskapsavgift som nu kommer att införas en

större belastning för vårt rederi. De flesta av våra fartyg går i trafik regelbunden trafik på svenska hamnar och vi har bekostat lotsdispens för befälhavarna, säger koncerndirektör Björn Blomqvist.

Koncernen kommer att få högre avgifter med det nya systemet främst på grund av otillräcklig miljöstyrning, tröskeleffekter i storlek, förändring av frekvensrabatter och införande av en passageraravgift.

- Det är dessa konsekvenser som vi efterlyser att Sjöfartsverket närmare granskar. Till exempel vårt miljövänliga kryssningsfartyg, där befälhavaren har lotsdispens, kommer att få högre avgifter i kombination med lägre miljöbonus. Det

käns inte rimligt och missgynnar helt klart rederier med hög frekvens på anlöpen. Vi tycker att avgiftsmodellen inte borde gynna rederier som endast undantagsvis anlöper svensk hamn, påpekar Björn Blomqvist.

Även konsekvensen att docka fartyg, som inte regelbundet trafikerar svensk hamn, kommer att missgynnas om man vill utnyttja svenska reparationsvarv. Rederiet brukar regelbundet docka en del av sina fartyg i Sverige.

- Åtminstone för vår del fungerar inte det föreslagna systemet som helhet. Det saknar incitament för investeringar i miljöteknik och uppmuntrar inte heller att upprätthålla miljöförbättrande åtgärder med den utrustning som redan finns installerad, avslutar Björn Blomqvist. ¶

”Att införa en passageraravgift innebär en mycket stor kostnadsökning för oss”

BJÖRN BLOMQVIST, Rederiaktiebolaget Eckerö

Exporter, roro-fartyg som transporterar svenska skogsprodukter.



PAR-HENRIK SLOSTROM



NYHET BOKA
ONLINE!



Nu har vi produktutvecklat lite till.

Redan från starten har vi drivits av övertygelsen att allt går att göra effektivare, smartare och enklare för sjötransporter till och från de nordiska länderna. Nu har vi tagit fram en bokningssite online som gör det enkelt för dig att boka och ändra. Du får även bra översikt över gjorda bokningar och enklare administration. Intresserad av att veta mer?

Anmäl intresse till booking-got@solcontinentline.com eller lyft luren och ring Amelie Andersson på +46 (0)31-354 40 90 så berättar hon mer!



CONTINENT LINE

Ship to ship bunkring av LNG till Fure West från Coralius.



Incitament nödvändiga för miljöinvesteringar

MILJÖ Svenska rederier hoppas på morot i stället för piska vad gäller investeringar i miljöteknik.

Trots att internationella regelverk kräver allt mer miljöanpassning av sjöfarten är svenska rederier redo att gå ännu längre – vilket även har skett i många fall. Däremot råder en viss besvikelse på att goda miljö-gärningar inte premieras. I stället får sjöfartsbranschen räkna med mer kostnader i form av avgifter och det är ingalunda alltid de som frivilligt valt att satsa på miljön som betalar minst.

Kostar mer

Vad är det som får ett privatägt rederi att välja att betala 10 till 15 procent mer för LNG-drift i ett produkttankfartyg med 20 000 kubiketers lastkapacitet?

– Så som vi kör båtarna så kör vi dem i 20 år. Vi tror att vi skulle löpa en ekonomiskt större risk om vi inte investerade i den miljöteknik som finns idag, säger Lars Höglund, vd för Furetank Rederi.

Han tycker därför att de "early movers" som värnar om miljön borde få

incitament i den trafik och i det område de opererar så att det skulle bli lättare att ta de här besluten.

– Vi vill hellre ha morötter än lagar. Sedan ska naturligtvis det incitamentet försvinna över tid när alla gör likadant.

I en rapport från IVL konstateras dessutom att rederiets nya fartyg spar samhället hälsorelaterade kostnader på 2,2 miljoner euro per fartyg och år. Under fartygets kalkylerade livslängd på 20 år så blir detta 44 miljoner euro, betydligt mer än vad fartyget kostar att bygga.

– Om man ser på helheten blir det en vinst för samhället att stötta rederier som investerar i miljöteknik, säger Lars Höglund.

Missgynnar rena fartyg

Den avgiftsmodell som Sjöfartsverket föreslår att ska införas kan till exempel i praktiken innebära att rederier som i många år skonat miljön genom att reducera sina

"Vi är livrädda för att early movers kommer att försvinna på det här sättet"

TRYGGVE MÖLLER, Terntank

utsläpp av kväveoxider (NOx) nu hellre stänger av sina katalysatorer.

Drift av katalysator innebär en betydande extra kostnad för kemikalier, men på avgifterna ger NOx-reduceringen endast en marginell rabatt. Genom att övriga kostnader ökar blir det betydligt billigare att låta katalysatorn vila och nöja sig med att uppfylla minimikraven.

Miljörabatt på önskelistan

Terntank är det första tankfartygsrederiet i Sverige som har tagit i drift LNG-drivna nybyggen. Förutom modernaste miljöteknik har fartygen utformats för bästa möjliga energieffektivitet.

Både befraftare och rederi hade hoppats att den högre investeringen skulle premieras på ett eller annat sätt. För att kunna verka på en sund bas i tuff internationell konkurrens är lönsamheten extremt viktig, inte minst för familjeägda företag. Med nybyggen som är närmare 20 procent dyrare än motsvarande tankfartyg som uppfyller regelverket och inget mer har rederiet åtminstone på kortare sikt en kostnadsnackdel.

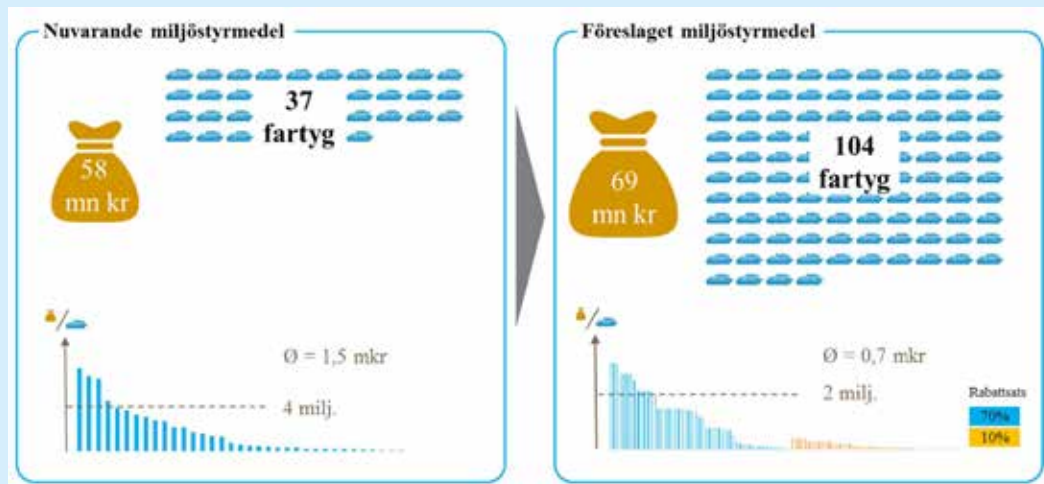
Tryggve Möller på Terntank ser en uppenbar risk för att de rederier som investerar i miljön inte kommer att ha råd med det i framtiden på grund av avsaknad av incitament från statens sida.

– Vi är livrädda för att "early movers" kommer att försvinna på det här sättet. Att vi omgående får en rejäl stimulans av de miljöåtgärningar som görs är avgörande för den politiska och praktiska trovärdigheten, säger han.

Däremot har vissa hamnar som Göteborg och Stockholm infört miljörabatter på eget bevåg för att premiera besök av miljövänliga fartyg.

– Vi förväntar oss samma tänk från Sjöfartsverket, säger Tryggve Möller. ¶

PÄR-HENRIK SJÖSTRÖM



Nuvarande respektive föreslaget miljöstyrmedels ekonomiska omfattning. Källa: Sjöfartsverket.

Halverad miljörabatt

Under 2014 fick 37 fartyg dela på 58 miljoner kronor för att de minskade utsläppen av kväveoxider. I snitt innebär det 1,5 miljoner i rabatt per fartyg. Rabatten som ges idag är förhållandevis liten sett till investerings-, drifts- och underhållskostnader för katalysator (SCR). Exempelvis för ett större passagerarfartyg är den årliga driftskostnaden för katalysator ca 2,3 miljoner kronor (1,8 miljoner för urea och 0,5 miljoner för underhåll).

Rabatten per fartyg kommer att minska i den föreslagna avgiftsmodellen, till följd av att fler fartyg får rabatt utan att mer pengar läggs in i systemet. Detta innebär därför att dagens bästa svenska fartyg, vilka också är bäst i världen, över en natt får halverad rabatt.

Sjöfartsverket beräknar att 104 fartyg kommer att få rabatt i den nya modellen och dela på 69 miljoner, vilket ger ett snitt på 0,7 miljoner kronor per fartyg. Snittmiljörabatten halveras från 1,5 miljoner per fartyg till 0,7 miljoner per fartyg. Konsekvensen kan bli minskad trafik till sjöss och ökad på land eller rent av att näringslivet flyttar sin verksamhet.

Trafikanalys, som gjort en miljökonsekvensanalys av Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell, konstaterar att redan i det nuvarande systemet ger rabatterna för de flesta ett förhållandevis litet bidrag till de totala kostnaderna för katalysatorrening. I det föreslagna systemet kommer rabatterna att utgöra en än mindre andel av de aktuella åtgärdskostnaderna vilket ytterligare minskar möjligheten att påverka redare att göra åtgärder.

Även om det redan idag naturligtvis kan finnas incitament att stänga av befintliga katalysatorer för att hålla driftskostnader nere, finns exempel som visar att det blir ännu mer lönsamt med den nya avgiftsmodellen. Till gagn för möjligheten att upprätthålla driften men förstås till nackdel för miljön. Detta är en av orsakerna till att Trafikanalys menar att miljökonsekvenserna inte är klarlagda.

Så här miljöinvesterar svenska rederier

Svenska rederier ligger i framkant av utvecklingen och är världsledande i att konkret arbeta med miljö- och klimatförbättrande åtgärder. Här följer några av exempel på de investeringar svenska rederier gör.

Terntank gjorde en pionjärinsats genom att 2013 beställa en serie LNG-drivna produkttankfartyg som levererades 2016 och 2017. En energieffektiv designen i kombination med utrustning ombord ger avsevärda miljövinster jämfört med rederiets föregående generation tankfartyg i samma storleksklass (som på sin tid hörde till de mest energieffektiva i sitt slag).

- **-38% bränsleförbrukning i huvudmaskin**
- **-99% SOx-utsläpp**
- **-97% NOx-utsläpp**
- **-40% CO2-utsläpp**
- **-99% partikelutsläpp**

Tre rederier inom det svenska tankernätverket Gothia Tanker Alliance (Furetank, Älvtank och Thun Tankers) har beställt sammanlagt sex LNG-drivna produkttankfartyg för leverans 2018 till 2019.

- **-65% CO2-utsläpp**
- **-99% SOx-utsläpp**
- **-92% NOx**
- **-99% partikelutsläpp**
- **-52% energiförbrukning**
- **-50% buller**

JT Cement, ett bolag som ägs till hälften av svenska Erik Thun AB, har under 2016 tagit leverans av två LNG-drivna cementfartyg. Greenland och Ireland är de första i sitt slag i världen och representerar en ny era inom cementtransporter. LNG dual fuel-maskinen reducerar utsläppen avsevärt. Fartygen är bränsleeffektiva med ett långt och smalt skrov och en överbyggnad med litet luftmotstånd. Fartygen är förberedda för lasthantering med el från land.

Gotlandsbolaget har två LNG-drivna bil- och passagerarfärjor under byggnad. Förutom att fartygen blir de första svensklagrade färjorna med LNG-drift, så ska skrovformen minska energiförbrukningen och förbättra fartygens miljöprestanda. Den första färjan levereras 2018 och ska gå i trafik för Destination Gotland.

Sirius Shipping är hälftenägare till LNG-tankfartyget och bunkerfartyget Coralius. Fartyget har LNG-drift och är tidsbefraktat till Skangas..





Biltransportrederiet UECC, där svenska Wallenius Lines äger hälften, har under 2016 tagit leverans av två PCTC (Pure Car and Truck Carrier) biltransportfartyg med LNG-drivet maskineri. Auto Eco och Auto Energy är världens första och största PCTC med LNG-drift och byggda till högsta isklass 1A Super för att klara de svåra isförhållandena i till exempel östra Finska viken.



Thun Tankers har i order fyra 7999 dwt produkt- och kemikalietankfartyg med möjlighet att värma last. Fartygen utrustas med möjlighet till LNG-drift och byggs till isklass 1A.



Tarbit Shipping lät konvertera sitt produkttankfartyg Bit Viking till LNG-drift redan 2011.



Furetank har låtit bygga om sitt tankfartyg Fure West till LNG-drift.



Stena Line har konverterat huvudmaskinerna och andra system på Stena Germanica för att även kunna använda metanol som bränsle.



HH-Ferries konverterar två av sina färjor i trafik mellan Helsingborg och Helsingör med batteridrift. Ombord har installerats 640 batterier à 6,5 kWh tillsammans med två däckhus med transformatorer, omvandlare och kylanläggningar till batterierna. En helautomatisk laserstyrd robotarm kopplar batterierna till elnätet varje gång färjorna är i hamn. De är vanligtvis i hamn 5–9 minuter åt gången. Projektet innebär en minskning av de totala utsläppen på linjen med ca 60 procent.



PAR-HENRIK SJÖSTRÖM

Djup oro bland remissinstanserna

POLITIK Åtminstone av remissvaren att döma råder det brett samförstånd om att sjöfartens konkurrenskraft inte ytterligare får försämrats med höjda avgifter.

TEXT: CRISTINA PALMÉN, SVENSK SJÖFART

Under de senaste åren har flera branschorganisationer och myndigheter i remissprocesser framfört sina synpunkter till Sjöfartsverket på förslag om avgiftshöjningar och ny avgiftsmodell. Nedan följer en sammanställning av synpunkter som några av remissinstanserna framfört.

Berörda aktörer för bland annat fram synpunkter om försämrade konkurrenskraft för sjöfarten, risken för överflyttning av transporter från sjö till väg, minskad miljöstyrning, brister i processen och bristfälliga konsekvensutredningar.

PÅ TRAFIKVERKET MAN är kritisk till att Sjöfartsverket föreslår att sjöfarten får höjda avgifter och därmed ökade kostnader. Trafikverket bedömer sammanfattningsvis att de föreslagna höjningarna av avgifter, tillsammans med tidigare genomförda avgiftshöjningar och framtida planerade förändringar försvårar en överflyttning

av godstransporter från väg till sjö och innebär en risk för överflyttningseffekter i motsatt riktning.

Enligt Trafikverket innehåller Sjöfartsverkets förslag allvarliga konstateranden om förslagets negativa inverkan på sjöfartens konkurrensförmåga, vilket enligt Trafikverkets uppfattning borde föranleda en djupare analys.

I ETT GEMENSAMT remissyttrande från Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin riktas skarp kritik mot Sjöfartsverkets förslag till ändring av avgifter. De avstyrker införandet av den nya avgiftsmodellen och föreslår att den gamla avgiftsmodellen används även under 2018.

De avstyrker likaså förslaget om höjning av farledsavgiften, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgifts-

höjningar ytterligare ökar kostnadsbördan för varuägarna.

Organisationerna föreslår att det införs ett moratorium på höjda farleds- och lotsavgifter i avvaktan på att regeringen tar ställning till Trafikanalys slutredovisning av regeringsuppdraget om att ta fram ett kunskapsunderlag om skatter och avgifter inom transportområdet.

De skriver i remissyttrande att Sjöfartsverkets konsekvensanalys är ytlig och slarvigt genomförd. "Vi anser att konsekvensanalysen är otillräcklig som grund för ett beslut i frågan och behöver således omarbetas."

SSAB AVSTYRKER FÖRSLAG om ytterligare avgiftshöjningar eftersom dessa ytterligare urholkar konkurrenskraften för svenskt näringsliv. SSAB anser att Sjöfartsverkets konsekvensutredning "håller en anmärkningsvärt låg nivå. I själva verket finns

ingen utredning som beskriver effekterna för varuägare, utan bara ett konstaterande att kostnaderna för kunderna kommer att öka. En seriös konsekvensutredning bör innehålla en analys av hur dessa avgiftsökningar påverkar konkurrenskraften."

SSAB ifrågasätter att Sjöfartsverket väljer att gå vidare med den föreslagna avgiftsmodellen trots omfattande kritik från flera remissinstanser och Trafikanalys.

SVERIGES HAMNAR AVSTYRKER förslag om generell höjning av avgifter. Höjningen av avgifterna hämmar inte bara generellt sjötransporter till och från Sverige, den harmoniserar inte heller med regeringens ambition om att flytta över gods från väg till sjö.

Sveriges Hamnar skulle gärna se att förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhet ses över, så att höjningen av farleds- och lotsavgifterna undviks och tvärtom kan sänkas för att uppmuntra sjöledes transporter, exempelvis som i Finland, där avgifterna halverades efter SECA-inträdet.

NÄRINGSLIVETS REGELNÄMND (NNR) skriver i remissyttrande avseende den föreslagna avgiftsmodellen 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.

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.

REGELRÅDET SAKNAR EN samlad bedömning av avgiftshöjningarnas effekter för hela näringen. "Regelrådet finner av denna anledning av förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag är bristfällig."

SVENSK SJÖFART AVSTYRKER förslag om ytterligare höjningar samt den nya avgifts-



JOACHIM SJÖSTRÖM

modellen, och förvånas över att förslaget över huvud taget presenteras med tanke på den massiva kritik som förts fram av såväl myndigheter som näring under processens gång och vid tidigare remisser.

"Sjöfartsverkets bekymmersamma ekonomiska situation är inte ny, men den måste hanteras på ett sätt som inte äventyrar sjöfarten, miljön och konkurrenskraften."

Svensk Sjöfart vill att verket skjuter på införande av ny avgiftsmodell och tar ett större omtag och samverkar med branschen och andra myndigheter. Svensk Sjöfart anser att det är nödvändigt att aktörer som går före och investerar för hållbar sjöfart, så kallade early movers, premieras.

REDERIerna I FINLAND oroas över att Sjöfartsverkets förslag kommer att bestraffa oftaanlöpen medan sällananlöpen gynnas. Bland annat ser de den föreslagna beredskapsavgiften som direkt orättvis.

"Det är inte kostnadsfritt för ett rederi att bekosta lotsdispenser för sina befälhavare och styrmän. Att på detta sätt urvattna ett viktigt incitament kommer att drabba speciellt nordiska rederier med nordiskt befäl på ett synnerligen negativt sätt."

DANISH SHIPPING ÄR starkt kritiska mot Sjöfartsverkets nya förslag på avgiftssystem. Jakob Ullegård som är chef för

Danish Shipping uttrycker sin oro för det nya systemet.

- Den svenske regering har valgt en vej frem, som går stik imod mange politiske intentioner om at flytte gods fra de allerede godt fyldte, grå motorveje i land til de mere effektive blå motorveje til søs, hvor pladsen er rigelig. Jeg er også bekymret for de negative effekter på eksempelvis færgefarten, som den svenske beslutning kan få. Færgerne er en afgørende del af infrastrukturen mellem vores to lande, som - heldigvis - handler rigtig meget sammen. Det sætter man nu barrierer op for, säger han.

TRANSPORTSTYRELSEN HAR 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 till exempel godstrafiken som idag går på Vänern 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. Trans-

Tema: Avgifterna

portstyrelsen menar dock att som transportsystemet ser ut och fungerar idag kan små marginaler avgöra om en transportköpare väljer den ena transporten framför en annan.”

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING KONSTATERAR att förslaget på ny avgiftsmodell känns orimligt för alltför stora delar av sjöfartsklustret och anser att den föreslagna generella ökningen av avgifter på alla sätt motverkar regeringens ambitioner med trafikpolitiken:

”Sjöfarten på Väner och Mälaren samt feedertrafiken är i farozonen vilket knappast gynnar överföring från väg till sjö.”

Skeppsmäklareföreningen är kritiska till det upphandlade miljöindexet; ”att Sjöfartsverket efter all kritik håller fast vid CSI som enda variabel för att uppnå miljörabatt får oss att inse att vi talat för döva öron i över två års tid.”

SPBI (SVENSKA PETROLEUM & Biodrivmedel Institutet) menar att det behövs ett

nytt politiskt beslut kring finansieringen av Sjöfartsverket.

SPBI konstaterar att det inte blir trovärdigt att gå på gång ta ut högre avgifter för fortsatt verksamhet, med precis samma strukturer som tidigare, samtidigt som adekvata förbättringsåtgärder inte satts in.

SPBI har svårt att se hur den nya avgiftsmodellen ska kunna bidra till regeringens övergripande mål att flytta långväga lastbilstransporter till sjöfart och SPBI tycker, i linje med Trafikanalys huvudförslag, att nuvarande avgiftsmodell bör bibehållas samtidigt som mer och bättre genomarbetat underlag tas fram om hur en avgiftsmodell kan utformas för att ge effektivast möjliga miljöstyrning.

SPBI påpekar att flera olika branschorganisationer, medlemsföretag m.fl. upprepade gånger påtalat att istället för att skylla på underfinansiering av verksamheten, borde man diskutera konstruktionsfel i Sjöfartsverkets finansieringssystem och konstruktionen för mellanhavandena mellan staten och Sjöfartsverket.

SEKO SJÖFOLK FÖRESLÅR att Sjöfartsverkets föreslagna ändringar skjuts på framtiden, till dess att Sjöfartsverkets ekonomiska situation har stabiliserats: ”Denna typ av förändringar ska inte göras i affekt och det är orimligt att lägga ansvaret på företagen att ekonomiskt lösa ett statligt verksamhets ekonomiska underskott.”

STOCKHOLMS HAMNAR ÄR mycket bekymrade över de konsekvenser den nya avgiftsmodellen kommer att få för de kunder som trafikerar Stockholms Hamnar samt för sjöfarten i stort.

”De föreslagna ändringarna kommer att sätta sjöfarten i en försämrad konkurrenssituation i förhållande till andra transportslag och riskerar en överflyttning av transporter från sjö till väg, vilket går stick i stäv med regeringens ambitioner. Stockholms Hamnar uppmanar Sjöfartsverket att vara mycket tydliga gentemot sin uppdragsgivare vilka konsekvenser den nya modellen samt höjningar av farledsavgifter får för sjöfarten och i förlängningen för svensk industri och besöksnäring samt för miljön.” ¶

PREEM LEDER OMVANDLINGEN MOT ETT HÅLLBART SAMHÄLLE

Preems nya LNG-drivna tankfartyg minskar luftutsläppen för sjötransporter med 97% mindre NOx, 40% mindre CO2 och 99% mindre partikelutsläpp, jämfört med ett konventionellt fartyg.



"Vi vill vidareutveckla ett av världens modernaste sjötransportsystem, förenligt med de krav och förväntningar som ställs på miljö, restid och kapacitet."



En del av destinationen Gotland

En väl fungerande färjetrafik är av helt avgörande betydelse för Gotlands utveckling. Vi transporterar årligen över 1,7 miljoner passagerare och ca 800 000 längdmeter gods till och från ön. Nu byggs en ny generation färjor till Gotlandstrafiken. Vi vill skapa det bästa sjötrafiksystemet och vara en del i en hållbar tillväxt av Gotland som en plats att besöka, bo och verka på.



Kvalitets- och miljöledningscertifierade enligt
ISO 9001 och ISO 14001 sedan 2003.

Gästkrönika: Boriana Åberg

”Se över Sjöfartsverkets roll och ekonomi!”



Den framlagda budgetpropositionen innehåller flera delar som avser att påverka hur vi transporterar oss som passagerare och hur godset transporteras. Mycket är vi oeniga om, men när det gäller att en större del av våra transporter ska gå till sjöss råder det politisk enighet.

DET FINNS DOCK en elefant i rummet som regeringen bör ta tag i. Det rör Sjöfartsverkets roll och de förutsättningar som myndigheten har.

Sjöfartsverket har i dag allt för höga kostnader, och dessutom en stor pensionsskuld att dras med. Detta ligger som en blöt filt över verksamheten. För att få en budget i balans måste Sjöfartsverket öka sina intäkter. För att göra detta behöver man höja avgifterna för handelssjöfarten. Samma handelssjöfart som det finns en fullständig politisk enighet om att vi ska nyttja bättre.

VID FÖRRA ÅRSSKIFTET höjde Sjöfartsverket av denna anledning de så kallade farleds- och lotsavgifterna med 100 miljoner kronor. Det påverkar såväl rederierna som de som väljer att transporteras sitt gods till sjöss, något som minskar sjöfartens attraktivitet som trafikslag.

Från nästkommande årsskifte avser Sjöfartsverket att göra en ännu större höjning. En ansvarstagande regering som vill se att sjöfartens kapacitet nyttjas för mil-

jövänliga och trafiksäkerhetsfrämjande transporter måste säkerställa att denna höjning inte genomförs.

DET FINNS GODA exempel i vår omvärld. Finland fortsätter sin linje med halverade avgifter för att främja sjöfarten. Flertal länder i Europa har inga farledsavgifter över huvud taget. Men i Sverige, med Europas längsta kust och tilltagande kapacitetsproblem på landinfrastrukturen, ökar vi avgifterna med mer än 200 miljoner på ett år.

OM REGERINGEN MENAR allvar med sina intentioner borde följande förslag genomföras:

- Aviserade höjningar av farleds- och lotsavgifterna inte genomförs, utan istället verka för att snarast återgå till nivån som gällde 2016.
- Sjöfartsverket ges i uppdrag att effektivisera verksamheten ytterligare, och fokusera på kundnytta.
- Utreda vilka för- och nackdelar som skulle finnas med att inkorporera Sjöfartsverket och LFV i Trafikverket för att på så sätt samla det kort- och långsiktiga ansvaret för alla trafikslag i en myndighet. ¶

Boriana Åberg (M)
Riksdagsledamot Trafikutskottet



The new generation of shipping has arrived

All of our four newbuilding with LNG propulsion in the AVIC Series is now in operation. The vessel is built in accordance with IMO Tier III and they are ready to meet future environmental requirements. We thank AVIC Dingheng Shipbuilding Ltd and all makers for the successful delivery of all the vessels.

Visit our website for more information: www.terntank.com



TERNTANK

Shipping, Chartering &
Ship Management

A game
changer in
shipping
since 1938



READ MORE HERE

The World's First LNG Fuelled Dry Cargo Cement Carrier

For more
information visit
www.thun.se

Krönika: Blå Tillväxt

”Sjöfartsverket – hör upp!”



Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen arbetar tillsammans för framtiden inom initiativet Blå Tillväxt med målet att stärka svensk sjöfarts bidrag till det hållbara samhället.

För att bygga, och för att verka i, det framtida, hållbara samhället måste samhällets transportresurser användas på ett smartare sätt. Alla trafikslag måste utveck-

las. Enskilt och i samverkan. Men särskilt måste vi nyttja potentialen sjöfarten har inom områdena samhällsekonomi, miljö/klimat och trafiksäkerhet. Detta faktum tycks de lärde redan ha tvistat färdigt om. Men om sjöfarten ska kunna ta på sig en större andel av transporterna i samhället kan man inte öka kostnaderna. Det har i alla fall undertecknade personer aldrig tvistat om.

NÄR MAN SKA bygga något är funktionella och rätt använda verktyg a och o. När man ska bygga det framtida, hållbara samhället är också funktionella och rätt använda verktyg a och o. Till de absolut viktigaste verktygen för att nå de närings- och transportpolitiska målen hör de myndigheter och verk som politiken har till sitt förhållande. Bland dessa finner vi Transportstyrelsen, Trafikverket och Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket skiljer sig åt från de andra genom att det är ett affärsverk som är ansvarigt för att intäkterna överstiger kostnaderna så att man kan lämna avkastning till ägaren, staten. Sjöfartsverkets statliga anslag är begränsade. En mycket stor andel av intäkterna kommer från branschen själv. Samma bransch som politiken sätter stor tilltro till ska ta hand om en mycket stor andel av den framtida trafikökningen.

När Sjöfartsverket nu planerar höja farleds- och lotsavgifterna och dessutom införa något så unikt som en på förhand

utdömd avgiftsmodell kommer det att slå mycket hårt mot verksamheten för många rederier. För att inte tala om hur hårt slaget är mot tilltron för politiska ambitioner och Sjöfartsverkets processer.

NÄR VI PRATAR med kollegor runt om i världen och inte minst inom Europa skakar man på huvudet. Varför vill inte Sverige använda sin långa kust och utmärkta möjligheter till internationell trafik på vattnet? När man berättar att rederier som trafikerar norra Sveriges av fullt naturliga skäl behöver ha tyngre och dyrare isklassat tonnage som förstås därmed blir mer energikrävande säger man oj då. När man på svaret om kostnader berättar om näringsens solidariska kostnader för isbrytning, att myndigheten ska lämna överskott till staten, och våra nära nog unika farledsavgifter skakar man på huvudet och undrar om vi tror på att Sverige, som statsministern säger, ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Jo, det tror vi, men det förutsätter att verktygen i regeringens verktygslåda varken är rostiga, slöa eller obrukbara.

VI INOM BLÅ Tillväxt menar att Sjöfartsverkets aviserade höjning av farledsavgifterna måste dras tillbaka, finansieringen får istället komma från anslag. Vi menar också att föreslagen, hårt kritiserade modell, inte kan genomföras. Det säger näringen, myndigheterna och politikerna. Regeringen – styr upp! Sjöfartsverket – hör upp! ¶

Kenny Reinhold, Seko Sjöfolk
Mikael Huss, Sjöbefälsföreningen
Rikard Engström, Svensk Sjöfart

En arbetsplats med många möjligheter



Är du intresserad av att jobba inom sjöfart och turism?

Rederiaktiebolaget Eckerö erbjuder ett brett urval yrkesområden ombord och iland. Anmäl ditt intresse på **rederiabeckero.ax**



Rederiaktiebolaget
ECKERÖ 