

## Kort sammanställning av inkomna remissvar avseende SjöV förslag till nya föreskrifter om farledsavgift (17-02807)

Sammanställningen är gjord av Svensk Sjöfart. *Kursiv text är direkt tagen ur respektive remissvar.*

### Trafikverket

Trafikverket är kritiska till att Sjöfartsverket föreslår att sjöfarten får höjda avgifter och därmed ökade kostnader. Enligt Trafikverket innehåller Sjöfartsverkets förslag allvarliga konstateranden om förslagets negativa inverkan på sjöfartens konkurrensförmåga, vilket borde föranleda en djupare analys.

- *Trafikverket ser dock med viss oro på att sjöfarten under kort tid drabbas av relativt kraftiga, upprepade höjningar av de statliga avgifterna samtidigt som det införs nya beräkningsgrunder för lots- och farledsavgifterna. Förändringarna innebär sammantaget ökade kostnader för i synnerhet de sjöfartssegment som har konkurrensytor mot vägtransporter.*
- *Trafikverket har svårt att se hur höjda, statliga avgifter för sjöfarten bidrar till önskad utveckling, utan menar att det istället riskerar att försvåra och fördröja en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.*
- *Sjöfartsverket pekar i sin konsekvensutredning på att höjda avgifter kan, för företag med låga marginaler, ha en negativ påverkan på företagets finansiella situation och i värsta fall leda till konkurser. Sjöfartsverket slår också fast att det finns sjöfart som möter konkurrens mot andra transportslag, för vilka en avgiftshöjning kan ha negativ inverkan på deras konkurrensförmåga. Det är två allvarliga konstateranden som enligt Trafikverkets uppfattning borde föranleda en djupare analys, i syfte att bättre kunna förutse konsekvenserna för transportsystemet och för näringslivet.*
- *Sammanfattningsvis bedömer Trafikverket att den nu föreslagna höjningen av farledsavgiften 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.*
- *Sammantaget befarar Trafikverket att förutsättningarna för att använda sjöfarten som en avlastning till landinfrastrukturen kan komma att försämrans genom de höjda avgifterna, vilket i förlängningen kan medföra negativa konsekvenser för transportsystemet som helhet.*

### Transportstyrelsen

Transportstyrelsen saknar ett mer utvecklat resonemang kring vilka tänkbara konsekvenser ett nytt system kommer att få för transportsystemet. Transportstyrelsen har noterat att branschen framhåller att den nya modellen kommer att få påtagliga effekter. Vidare frågar Transportstyrelsen: *Har Sjöfartsverket, i sin avgiftsberäkning, tagit hänsyn till att delar av inspektionsverksamheten överfördes till Transportstyrelsen från år 2009 och efterföljande år?*

- *I remissen framhåller Sjöfartsverket t.ex. att farleds och lotsavgifterna har höjts i genomsnitt med 2 procent under åren 2007–2018. Har Sjöfartsverket, i sin avgiftsberäkning, tagit hänsyn till att delar av inspektionsverksamheten överfördes till Transportstyrelsen från år 2009 och efterföljande år?*
- *Det framgår även av remissen att de förändringar som tidigare har remitterats av verket kommer att introduceras tillsammans med höjningen den 1 januari 2018. Transportstyrelsen vill därför återknytta till de synpunkter vi tidigare har fört fram kring införandet av den nya avgiftsmodellen. Transportstyrelsen noterade då att branschföreträdare framförde att det nya systemet kommer att få påtagliga effekter för dem.*
- *Transportstyrelsen framförde även tidigare att det saknades ett utvecklat resonemang kring vilka tänkbara konsekvenser ett nytt system kommer att få för transportsystemet som helhet.*

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

Avstyrker införande av den nya avgiftsmodellen samt förslag om höjning av avgifter. *Vi är kritiska till att Sjöfartsverket väljer att gå vidare med det föreslagna systemet till miljöstyrning trots omfattande kritik från flera remissinstanser och Trafikanalys. Förslaget ger enligt kritiken inte förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta.*

*Våra organisationer har länge aktivt följt Sjöfartsverkets arbete med utformningen av avgifts-modellen och utvecklingen av farleds- och lotsavgifterna. Vi har även yttrat oss gemensamt över Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell i maj 2016 samt andra förslag till föreskrifts-förändringar, senast i juni 2017.*

Organisationerna framför sammanfattningsvis följande:

- Öka industrins konkurrenskraft genom att öka anslagsfinansieringen av Sjöfartsverket så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) på sikt kan täckas.
- Vi avstyrker införandet av den nya avgiftsmodellen och föreslår att den gamla avgiftsmodellen används även under 2018.
- Vi avstyrker förslaget om höjning av farledsavgiften, eftersom det tillsammans med redan genomförda avgiftshöjningar skulle ytterligare öka kostnadsbördan för varuägarna. Svaveldirektivet har redan lett till en negativ påverkan av konkurrenskraften.
- Vi föreslår vidare att ett moratorium införs 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 (N2017/04373/TS).
- Vi är kritiska till att Sjöfartsverket väljer att gå vidare med det föreslagna systemet till miljöstyrning trots omfattande kritik från flera remissinstanser och Trafikanalys. Förslaget ger enligt kritiken inte förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta.
- Konsekvensanalysen av det remitterade förslaget är bristfällig och därför otillräcklig som grund för ett beslut i frågan.
- Det remitterade förslaget om höjd farledsavgift 2018, tidigare aviserad höjd lotsavgift 2018, indexreglering av farledsavgiften och tidigare genomförda avgiftshöjningar går inte ihop med de politiska ambitionerna om ökad överflyttning av långväga gods från väg till sjöfart. Avgifterna har höjts ett flertal gånger under de senaste åren.
- Det krävs positiva ekonomiska incitament för att få varuägare att i större utsträckning välja sjöfrakt framför landtransport.

## Sveriges Hamnar

Avstyrker förslaget. En höjning av avgifterna hämmar inte bara generellt sjötransporterna till och från Sverige, det harmonierar inte heller med regeringens ambitioner om att flytta över gods från väg till sjö. Vid sidan av synpunkter på det remitterade förslaget 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.

## Stockholms Hamnar

Stödjer inte förslaget. Stockholm Hamnar hänvisar till tidigare yttranden och är fortsatt 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.

- Stockholms Hamnar förstår att Sjöfartsverket inte har full rådighet över beslut som avser exempelvis finansiering. De förändringar som Sjöfartsverket gör är en följd av affärsverksmodellen där förutsättningar såsom pensionssystem och avkastningsmål satts av regeringen. Likaså har verket ingen rådighet över finansiering av isbrytning samt sjö- och flygräddning, som för andra transportslag är finansierade med statliga anslag men som för sjöfarten finansieras av handelsjöfarten. Stockholms Hamnar tycker likafullt att det är beklagligt att Sjöfartsverkets – som man själv anger det – "helt ohållbara ekonomiska situation" ska åtgärdas genom ytterligare avgiftsbelastning för sjöfarten.
- Stockholms Hamnar välkomnar översynen av miljömodellen och förhållandet mellan de olika parametrarna i CSI. Som Stockholms Hamnar framfört i sitt tidigare yttrande riskerar modellen i dess nuvarande form att få motsatt effekt, där incitament minskar att begränsa utsläppen av NOx och därmed finns en risk att utsläppen istället ökar. Stockholms Hamnar vill påpeka att det är viktigt att denna översyn även inkluderar hamnarna. Flera hamnar har idag miljödifferenterade hamnavgifter som grundar sig på den trepartsöverenskommelse som slöts i början på 1990-talet, mellan hamnar, rederier och Sjöfartsverket och där NOx var en av de mest centrala parametrarna.
- Miljöstyrmiddel får störst genomslag om det är flera parter som styr mot samma miljöparametrar på ett liknande sätt.

## Svensk Sjöfart

Svensk Sjöfart avstyrker förslag om ytterligare höjningar samt den nya avgiftsmodellen. *Vi kan inte acceptera Sjöfartsverkets förslag då det tydligt går emot de mål som regering och riksdag har för sjöfarten och det hållbara samhället. Vi 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.* Svensk Sjöfart hemställer att verket skjuter på införande av ny avgiftsmodell och tar ett större omtag och samverkar med branschen och andra myndigheter. Svensk Sjöfart betonar att *early movers* måste premieras för att innovationskraften och investeringsviljan i en än mer hållbar sjöfart ska stimuleras.

- *Den nya avgiftsmodellen går tvärt emot bland annat miljöambitionerna, vilket tydligt visats i Trafikanalys rapport<sup>1</sup>. Sjöfartsverket tar i remitterat förslag ingen hänsyn till Trafikanalys rekommendation att "bibehålla den nuvarande farledsavgiftsmodellen och under tiden ta fram mer underlag om hur en ny avgiftsmodell kan utformas för att ge effektivast möjliga miljöstyrning. Vidare bör även analyseras närmare vilka typer av miljöutsläpp som farledsavgifterna ska differentieras utifrån."*
- *Svensk Sjöfart har återigen använt sig av den arbetsgrupp med bred representation som etablerats sedan tidigare med representanter från olika fartygs- och trafiksegment där beräkningar av förslaget noggrant analyserats. Antalet timmar som rederierna lagt på detta är oräkneliga. Vi har bidragit med synpunkter och beräkningsexempel, men har genom processen saknat konstruktiv återkoppling.*
- *Vi har vid upprepade tillfällen påpekat de problem vi ser i föreslagen avgiftsmodell, däribland: Införande av beredskapsavgift; Förändring av frekvensanlop; Införande av passageraravgift; Indelning av dräktighetsklasser; Utformning av miljöindexet. Dessutom avser Sjöfartsverket att ta bort befintlig lotsrabatt för Trollhätte kanal, Vätern samt Mälaren. Sjöfartsverket föreslår också borttagande av befintligt undantag från farledsavgifter för transporter av last mellan hamnar belägna inom Göteborg/Vätern-området. Vi anser att verket måste ta en helhetssyn om denna fråga.*
- *Svensk Sjöfart ifrågasätter också att verket inte avser att ge rederierna tillräckligt tid för detta införande av följande skäl: "Berörda företag bedöms behöva minst 4 månader på sig för att bland annat förta kostnadsökningen vidare i sina egna leverantörsled vid större strukturella förändringar av avgiftsmodellen. Då denna ändring inte innebär någon strukturell ändring jämfört med remissen våren 2016, utan enbart en ökad nivå på avgiften, bedöms ingen ytterligare tidsåtgång behövas." Vi har vid upprepade tillfällen försökt förklara hur våra affärsmodeller ser ut. De flesta har längre kontrakt med sina kunder och har ingen möjlighet att med kort varsel införa höjningar av denna typ. Vi har hela tiden hävdat att vi inte kan acceptera mindre än 6 månader för förändrat avgiftsuttag och detta gäller fortsatt.*
- *Verket anger att den nya avgiftsmodellen ska vara intäktsneutral över en konjunkturcykel. Svensk Sjöfart delar inte verkets bedömning. Våra medlemmars beräkningar tyder på att förslaget generellt innebär höjda farledsavgifter och därmed ökade intäkter för Sjöfartsverket. Vi saknar redovisning över hur Sjöfartsverket kommit fram till att avgiftsmodellen är intäktsneutral samt vad verket avser göra om den inte är det?*
- *Svensk Sjöfart har under många år aktivt drivit på för en vidareutveckling av Sjöfartsverkets farledsavgifter och hamnarnas avgifter. Samverkan är nödvändig för att skapa ett avgiftssystem som tar in nödvändiga intäkter samtidigt som sjöfartens och industrins konkurrenskraft utvecklas och styr mot större miljönytta och ett hållbart transportsystem. Vi har också under processens gång lämnat konkreta förbättringsförslag och kommer naturligtvis fortsatt att bidra i en kommande process för att ta fram ett system som på allvar bidrar till mer grön sjöfart i Sverige.*
- *Vi ser fram emot en förbättrad och konstruktiv dialog där vi genom samverkan med Sjöfartsverket arbetar tillsammans för att nå målet om att nyttja sjöfarten i högre utsträckning för att lösa samhällets hållbarhets- och transportutmaningar.*

## Blå Tillväxt

Parterna i Blå Tillväxt (Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen) avstyrker Sjöfartsverkets förslag i sin helhet – såväl höjning av farledsavgifter som den nya modellen som sådan samt tidigare remitterat förslag om höjning av lotsavgifter.

- *Vi ställer oss bakom de synpunkter och argument som tas upp i Svensk Sjöfarts remissyttrande.*

<sup>1</sup> Trafikanalys har på regeringens uppdrag analyserat miljökonsekvenser av Sjöfartsverkets förslag till förändrat farledsavgiftssystem. Analysen omfattar både miljö- och klimatstyrande effekter av förändringarna. <https://www.trafa.se/sjofart/miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter-6723/>

## Seko sjöfolk

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 verks stora ekonomiska underskott.*

## SPBI

SPBI avstyrker förslaget i sin helhet. SPBI menar att det behövs nytt politiskt beslut kring finansieringen av Sjöfartsverket. 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.

- *Det finns även skäl att ifrågasätta hur finansieringen av Sjöfartsverket fungerar. Det blir i ljuset av ovanstående iakttagelser inte trovärdigt att gång på gång ta ut högre avgifter för fortsatt verksamhet, med precis samma strukturer som tidigare, samtidigt som adekvata förbättringsåtgärder inte satts in.*
- *Sjöfartsverket har dessutom en ackumulerad pensionsskuld på minst 800 miljoner, som man uppenbarligen vill ha täckning för. Den delen – pensionsavgifterna – har ju kunderna med inbetalning av avgifter redan betalat för tidigare, alltså skall man i anständighetens namn inte behöva betala den en gång till. Dessutom måste regeringen och ansvariga politiska beslutsfattare förstå att det existerande pensionsavtalet som Sjöfartsverket innehar, genererar ett stort underskott på grund av dagens ränteläge. Att då i den kontexten dessutom kräva avkastning av Sjöfartsverket blir minst sagt märkligt. Regeringen borde först inse sitt eget ansvar i denna finansieringsproblematik, och stoppa avkastningskravet tills det att ränteläget ändras och åtminstone till dess Sjöfartsverkets ekonomi är i balans.*
- *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.*
- *Det är i ljuset av ovanstående synnerligen anmärkningsvärt att den enda synliga lösning som Sjöfartsverket anför, är att återigen komma med förslaget att höja alla farledsavgifter. Det kan inte uppfattas som något annat än att det saknas förslag på andra, genomgripande och verkningfulla lösningar. En ny avgiftshöjning är som redan påpekats inte heller ett förslag som löser Sjöfartsverkets grundläggande strukturella finansieringsproblematik överhuvudtaget. Det ger bara ökade kostnader.*

## SSAB

SSAB avstyrker förslag om ytterligare avgiftshöjningar eftersom dessa ytterligare urholkar konkurrenskraften för svenskt näringsliv. SSAB anser att införandet av avgiftsmodellen ska skjutas upp.

- *Vi har under lång tid följt Sjöfartsverkets arbete med förslag till nytt avgiftssystem och även yttrat oss över Sjöfartsverkets förslag till föreskrifter om farleds- och lotsavgifter (dnr 16-00810) som remitterades i mars 2016, samt andra förslag till ändrade föreskrifter, bland annat dnr 16-03061.*
- *Vi ifrågasätter att Sjöfartsverket väljer att gå vidare med det föreslagna systemet till miljöstyrning trots omfattande kritik från flera remissinstanser och från Trafikanalys. Förslaget ger enligt kritiken inte förutsättningar för att åstadkomma en bättre miljö- och klimatnytta. Vidare skriver regeringen i budgetpropositionen för 2018 att: "det är viktigt att farledsavgifterna bidrar till en miljöstyrning". Vi anser därför att införande av avgiftsmodellen ska skjutas upp.*
- *Vi anser att den i förslaget beskrivna konsekvensutredningen 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."*

## Sveriges Skeppsmäklareförening

Stödjer inte förslaget. Anser att avgiftsökningen med nio procent, utöver omläggningen som föreslås i remissen, på alla sätt motverkar regeringens ambitioner med trafikpolitiken.

*Sveriges Skeppsmäklareförenings huvudsakliga kritik av förslaget är följande:*

- *Det remitterade förslaget kommer för tätt in på ikraftträdandet.*
- *Kryssningsindustrin drabbas fortfarande onödigt hårt.*
- *Sjöfarten på Vänern och Mälaren samt feedertrafiken är i farozonen vilket knappast gynnar överföring från väg till sjö.*
- *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.*

Beräkningar och ytterligare synpunkter har i tillägg skickats in från:

- Bror Andén AB
- CLdN ro-ro Sweden ab
- TR Shipping Sweden AB
- Unifeeder A/S

## Destination Gotland

Avstryker förslaget i sin helhet – både den höjning som föreslås av både lots- och farledsavgifter samt den nya modellen.

- Fartygen i Destination Gotlands trafik beräknas få kostnadsökningar mellan 87 och 226 procent. Den genomsnittliga ökningen per fartyg beräknas till 136 procent.
- *Vidare anger verket under avsnittet om hur företagen behöver förbereda sig att de kan träda ikraft utan "större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartygsägare utöver ordinarie åtgärder vid ökning av kostnaderna." Detta är felaktigt då verket föreslår en modell för miljödifferiering vilket innebär en kostnad av ca 25 000 – 30 000 kronor för certifiering av fartyg och 25 000 – 50 000 kr i administrativt förberedelsearbete per fartyg. Lägg därtill till att verket redan nu aviserar att de ska se över miljödifferieringssystemet redan efter första kvartalet. Detta innebär att rederierna måste betala denna administrativa kostnad för certifiering som i sin tur leder till minskad miljörabatt och med en risk för att det sedan ändras och blir ett nytt system. Att inte ta med detta i konsekvensanalysen är mycket märkligt. Det visar på en oförståelse för rederiernas situation.*

## DFDS

DFDS ansluter till Svensk Sjöfarts remissvar och motsätter höjningen av farledsavgifterna och att den nya modellen införs per den 1/1 2018.

- DFDS bedriver färjesjöfart från Sverige med utgångspunkt från Göteborg, Karlshamn och Kapellskär. Under 2017 kommer DFDS att betala ca SEK 40 000 000 i farledsavgifter för den svenska verksamheten avseende både fartyg och gods. En ökning av avgiften med 9 % innebär en kostnadsökning på ca SEK 3 600 000 som vi måste begära från våra kunder genom ökade fraktrater. Det är en kraftig kostnadsökning som verken vi eller våra kunder får något mervärde av, utan skall bara hjälpa till att få Sjöfartsverkets ekonomi i balans. Vad värre är att vi under de senaste förändringarna av farledsavgifterna med början 2015 sammantaget drabbas av en ökning med 85 %!

## Eckerö

Eckerö ansluter sig till Svensk Sjöfarts remissvar och motsätter höjningen av farledsavgifterna och att den nya modellen införs per den 1/1 2018.

- *Vi önskar förändring av förslaget särskilt avseende beredskapsavgift, passageraravgift samt att miljödifferieringen justeras i en mer ändamålsenlig modell som tar bättre hänsyn till kvantitativa miljöbelastningar i farled. Rederiet vänder sig även mot den totala bristen på konsekvensanalys trots enhälligt kritik på denna punkt i tidigare remissomgångar.*
- *Även konsekvensen att docka fartyg, som inte trafikerar regelbundet svensk hamn, kommer att missgynnas om man vill utnyttja svenska reparationsvarv.*
- *Tyvär visar beräkningar och Rederiets analys att det föreslagna systemet som helhet inte är tillräckligt rejält för att fungera som incitament varken för investeringar i miljöförbättrande åtgärder eller upprätthålla miljöförbättrande åtgärder med den utrustning som finns ombord idag.*

## HH-Ferries

HH-Ferries ansluter sig till Svensk Sjöfarts remissvar och motsätter höjningen av farledsavgifterna och att den nya modellen införs per den 1/1 2018.

- De analyserna som vi och andra har gjort visar på en gel del bekymmersamma områden där den nya passageraravgiften, beredskapsavgiften samt miljödifferenteringen är det som kommer att påverka HH-Ferries verksamhet mest.
- För HH-Ferries innebär de föreslagna förändringarna (avgiftshöjning samt justering av modellen) en kostnadsökning på över 13 miljoner SEK eller 76% jämfört med avgifterna för 2016 vilket betyder att HH-Ferries ensamt kommer att stå för hela 8% av verkets nya intäkter från farledsavgifterna på 165 miljoner för 2018! Detta trots att rederiet i år satsat över 300 miljoner kronor för att kraftigt minska våra utsläpp och vår miljöpåverkan och därmed har 2 fartyg i kategori A (övriga fartyg i B eller C)!
- Verket skriver att den nya modellen ska vara avgiftsneutral. Tittar man på de avgifter som HH-Ferries kommer att få framöver, ställer vi oss dock mycket frågande till hur detta kan vara möjligt. Om verket endast hade höjt avgifterna med de 8% respektive 9% som man aviserat för, skulle HH-Ferries betala en total farledsavgift på ca 20 miljoner SEK för 2018. Beräkningar visar dock att vi istället hamnar på en total på över 30 miljoner kronor i farledsavgifter vilket således beror av den nya modell som man nu ämnar införa.
- Vad gäller beredskapsavgiften så upplever vi även denna "nya" post som mycket orättvis. Att betala en så pass stor andel för en service som vi endast utnyttjar en gång vartannat år/fartyg (för besök till varvet i Landskrona) är inte på något vi rimligt. På 50 000 resor tar vi lots 0 gånger och betalar 1,3 miljoner för att de finns tillgängliga vid behov! Vi förstår att det kostar en del att ha möjligheten till lots och att vi även tidigare har betalt en del till denna service genom korssubventioner men den har då varit miljödifferenterad och kostanden har inte närmelsevis legat på den nivå som ni nu aviserar för.
- Vidare visar modellen för miljödifferentering på mycket stora brister. För det första anser vi att den miljödifferenterade andelen av avgiften är allt för liten för att verkligen göra någon stor skillnad. För vår verksamhet är det endast ca 5 % utav 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 i den utsträckning som det behövs.
- Från möten med våra kollegor i andra rederier kan vi dra slutsatsen att flertalet kommer att få högre avgifter med det nya systemet och några av oss kommer att få mycket högre avgifter med det nya systemet. Vi har förstått att myndigheten behöver bygga om modellen för att klara de nya ekonomiska kraven, men de ändringar man nu är på väg att genomföra ser ut att slå högst märkligt och orättvist och vi ställer oss mycket frågande till varför verket inte bättre samarbetar med Svensk Sjöfart och dess medlemmar och inte heller ser till den utredning som Trafikanalys har presenterat av förslaget.

## Metsä

Metsä avstyrker införande av den nya avgiftsmodellen och föreslår att den gamla avgiftsmodellen används även under 2018.

- Som ett komplement till industrins (bl a Skogsindustrierna) remissyttrande beträffande ändrade farledsavgifter bifogar vi en kalkyl som visar den höjning det linjefartyg vi idag har i trafik mellan Husum och Lübeck/Kaskinen (50-52 resor per år) kommer att drabbas av. Med denna 55 % kostnadsökning i åtanke reserverar vi oss starkt mot den föreslagna avgiftsmodellen. Reservationen gäller för övrigt också de klassindelningar som föreslås för fartygens nettodraktighet där vi anser dem vara alltför grova. Ifrågasätter även CSI som det allenarådande systemet för miljöklassning.
- För enbart nämnda fartyg innebär det en årlig kostnadsökning med nästan 1,5 MSEK. Förutom detta linjefartyg trafikeras vår hamn i Husum av ytterligare ~ 450 fartyg årligen vilka alla drabbas av kostnadsökning som förs vidare till oss som varuägare. Denna kostnadsökning kan inte läggas på priset på varor utan betyder direkt en försämrad konkurrenskraft.
- Vi anser också att detta förslag går stick i stäv med de ambitioner regeringen har med att flytta gods från väg till järnväg och sjö, vilket då också påverkar miljön negativt i förlängningen.

## SCA Logistics AB

Stödjer inte förslaget. Ett förslag som läggs fram där det bevisligen får stora konsekvenser som slår olika hårt beroende på dess utformning i förhållande till gällande taxa och där Sjöfartsverket själv klart konstaterar att man inte vet hur det slår mot olika aktörer samt att miljönyttoeffekten hårt kritiserats, 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.

- Den nya konstruktionen innebär för våra tre egna RoRo-fartyg en sammanlagd kostnadsökning för farledsavgifterna med 131 % eller ca 5,3 Msek.
- Vi har vid ett flertal tillfällen redovisat dessa effekter för Sjöfartsverket. Som tidigare nämnts har även Svensk Sjöfart redovisat de orimliga effekterna av den nya taxekonstruktionen.
- Regeringen har vidare som mål att främja sjöfaten och speciellt kustsjöfart. Den nya taxekonstruktionen verkar i helt motsatt riktning då man inför regeln att man måste betala för de fem första anlöpen i svenska hamnar istället för som tidigare de två första.
- Vi ser också fram emot en dialog i ärendet där olika parter på marknaden får komma till tals innan ett nytt taxsystem införs.

## Sirius Shipping

Sirius Shipping ansluter sig till Svensk Sjöfarts remissvar och motsätter höjningen av farledsavgifterna och att den nya modellen införs per den 1/1 2018.

- *Sirius flotta av olje/kemikalietankers utgörs huvudsakligen av tre storlekssegment, fartyg i storleken 4 500 cbm, 8 000 cbm och 12 500 cbm lastkapacitet. I vårt normala tradingmönster kan ett 12 500 cbm fartyg förväntas angöra Svenska hamnar ca 4-6 gånger/månad, ett 8 000 cbm fartyg ca 5-7 ggr/månad (i förekommande fall upptill 11-12 ggr) och ett 4 500 cbm fartyg ca 6-8 ggr/månad.*
- *Med exempelvis 3 st 12 500 cbm fartyg, 3 st 8 000 cbm fartyg och 2 st 4 500 cbm fartyg blir den totalakostnadsökningen på 12 månader Sek 4 166 076.*
- *En betydande del av Siriusflottans omsättning regleras av långsiktiga lastkontrakt där frakten är förutbestämd sedan tidigare. Som går att utläsa i exemplet ovan skulle den föreslagna höjningen kunna få stort negativt genomslag på rederiets resultat, då det inte är möjligt att i alla lastkontrakt reglera sådana eventuella höjningar och få kompensation från lastägaren. Med en längre förberedelsestid innan införande av förändrad avgiftsmodell ökar våra chanser att få med relevanta kostnadsökningar i våra förhandlingar gällande framtida lastkontrakt.*
- *Vad gäller miljöstyrningen har vi hittills bara gjort grova överslagsberäkningar. Dessa initiala uppskattningar tycks inte kunna motivera de investeringar som krävs för att lyfta respektive fartyg en miljöklass, delvis därför att besparingarna i rabatter inte är tillräckligt stora, men också för att Sjöfartsverket signalerat att miljöstyrningssystemet sannolikt kan komma att justeras efter ett antal månader varför återbetalning av eventuella investeringar blir väldigt oviss.*

## Stena Line

Att höja med 8 % inför 2017 och sedan ytterligare med 9 % för 2018 ser vi som helt oacceptabelt och föreslår att Sjöfartsverket istället söker finansiering från annat håll. Stena Line har tidigare lämnat synpunkter på förändringen av avgiftssystemet och kan konstatera att såvitt vi kan se har ingen av dessa synpunkter resulterat i förändringar av förslaget.

- *Att Sjöfartsverket är beroende av avgiftsfinansieringen av sina kunder är i sig acceptabelt så länge avgifterna är konkurrensneutrala, rimliga och speglar de kostnader som brukarna orsakar. Sjöfarten konkurrerar med andra trafikslag och en kostnadseffektiv sjöfart till och från Sverige är viktig 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 som Stena Line inte är i särskilt stort behov av.*
- *Sammanfattning av Stena Lines synpunkter gällande det nya avgiftssystemet:*
  - *Vi välkomnar övergången till att basera avgifterna på nettodräktighet eftersom det är mer logiskt och speglar fartygens intjäningsförmåga.*
  - *Införande av en passagerare avgift är naturligtvis inte önskvärt men logiskt eftersom vi transporterar både last och passagerare.*
  - *Stena Line välkomnar en breddning av möjlighet till miljörabatter. Vi kan konstatera att Clean Shipping Index i sin nuvarande form inte lever upp till den önskade balansen. I sin nuvarande form kommer det inte att ge önskade effekter och förslaget bör således omarbetas. Det är till exempel inte ekonomiskt försvarbart att använda redan installerade anläggningar för katalytisk avgasrening (SCR) för borttagande av kväve.*
  - *Beredskapsavgiften är i många fall oproportionerligt stor med beaktande av den service till vilken avgiften är knuten. Våra färjor använder mycket sällan lots, kanske 1 gång per 200 anlop, men kommer att stå för en oproportionerligt stor del av denna kostnadstäckning. Omkring 10 miljoner sek/år.*

## SOL

SOL ansluter till Svensk Sjöfarts remissvar och motsätter höjning av farledsavgifterna och att den nya avgiftsmodellen införs från 1 januari 2018.

- *För att ett rederi ska kunna bedöma förslaget i sin helhet krävs en helhetsanalys av varje fartyg i flottan, alla typer av laster, miljöåtgärder, lotsdispenser m.m. Vi har aktivt deltagit i Föreningen Svensk Sjöfarts arbetsgrupp som de senaste åren gjort omfattande beräkningar av systemet vilka också delgetts verket. Av dessa analyser visar det att det är ett antal områden som är särskilt bekymmersamma. Ett exempel är beredskapsavgiften som nu införs vilket resulterar i en större börda för oss som ofta anlöper svenska hamnar och har bekostat lotsdispenser för våra befälhavare. Nu minskar definitivt incitament för att skaffa sig dessa lotsdispenser, då vi nu ändå får bekosta en tjänst vi inte använder.*
- *Vidare slår förändringen i frekvensrabatt oerhört hårt för oss som driver linjetrafik på svensk hamn med hög frekvens.*
- *Våra beräkningar visar att den föreslagna förändringen av avgiftsmodellen tillsammans med den aviserade avgiftshöjningen kommer att höja vår kostnad för farledsavgiften på nämnda linje (RoRo-linje mellan Göteborg och Zeebrugge) med ca 180%! I monetära termer betyder det ca 7,8 MSEK per år. Vi tvingas alltså att höja sjöfrakten med 1,5 % vara för att kompensera för den höjda avgiftsmassan. Detta i ett sjöfartssegment som kräver kontinuerliga effektiviseringar och där prisökningar inte har accepterats under en lång följd av år. Lyckas vi inte kompensera oss med prishöjningar så kommer den ensiffriga vinstmarginalen att minskas med 1,5 %. Lyckas vi så finns det en uppenbar risk att gods flyttas till väg eller järnväg då dessa båda trafikslag är substitutet i den nämnda trafiken. Jag hoppas att Sjöfartsverket förstår innebörden av detta?*

- Bilden förvärras avsevärt av den pedagogiska rävsax som Sjöfartsverket satt oss i. Verket har kommunicerat till branschen (och våra kunder) att avgiftshöjningen kommer att bli 9% på farledsavgiften och 5 % på lotsavgiften. Hur skall vi då göra det trovärdigt för våra kunder att vår avgift faktiskt höjs med 180% och att vi behöver kompensation för det? Vi hamnar i en omöjlig och framförallt onödigt diskussion om trovärdighet och miljöprestanda på våra fartyg när det i själva verket handlar om förlorad frekvensrabatt, beredskapsavgift samt tröskeleffekter i tariffen för fartygens nettodräktighet. Vi anser att Sjöfartsverket vilselett och avsevärt försvårat vår oss rederier genom att kommunicera ökningen av sin intäktsmassa när det i själva verket kan handla om helt andra siffror för det enskilda rederiet.
- Vi vill också skarpt ifrågasätta Sjöfartsverkets tolkning av Regeringsuppdraget att få en ekonomi i balans. Sjöfartsverket avser med sitt förslag att frikoppla sin intäktsmassa från konjunkturcykeln. Detta är direkt provocerande mot en näring som lever i den mest volatila marknaden av alla. Inte ens vårt lands regering kan skapa en skattebas som inte påverkas av konjunkturcyklerna och ett av skälen är för att det är fullständigt orimligt.

## Tallink Silja

Tallink Silja motsätter sig en höjning av de föreslagna farledsavgifterna och den nya avgiftsmodellen. Den nya avgiftsmodellen har alltför många brister både i sin grundutformning och den tillhörande miljödifferenteringen för att införas. De stora höjningar som kan drabba vår del av sjöfartsnäringen anser vi inte kunna accepteras.

- Tallink Silja ansluter oss i helhet till Svensk Sjöfarts remissvar i ärendet.
- Totalt har rederiet 13 fartyg i trafik på Östersjön. Samtliga fartyg i trafik på Sverige har en förhållandevis stor passagerarkapacitet och något mindre lastkapacitet vilket gör att det föreslagna avgiftssystemet kommer att höja våra farledsavgifter med mellan 20% och 40 %. Detta tillsammans med den föreslagna beredskapsavgiften. 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.
- Ett argument som framförts från Sjöfartsverket för att införa det nya avgiftssystemet är att det nuvarande anses som svårt att förklara. Det föreslagna systemet innebär inte på något sätt 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 konsekvensutredningen 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 genomföra avgiftshöjningar och en systemförändring som kan inte anser sig kunna analysera bör inte genomföras.
- Tallink Silja anser att det är mycket förvånande att Sjöfartsverket vill genomföra ett miljöstyrande avgiftssystem med en extern aktör inblandad, CSI. Detta efter en upphandling där det bara fanns ett anbud.

## Viking Line

Viking Line ansluter till Svensk Sjöfarts remissvar och motsätter höjning av farledsavgifterna och att den nya avgiftsmodellen införs från 1 januari 2018. Rederiets kalkyler påvisar att den kommande avgiftsmodellen medför en kostnadsökning på 76,8 % i rederiets svenska farledsavgifter. En avgiftsmodell med denna genererande kostnadseffekt är inte på något sätt acceptabel. Sjöfartsverket måste ytterligare konsekvensbedöma de orimliga effekterna som de tilltänka ändringarna medför för ett enskilt rederi. I det fortsatta arbetet med avgiftsmodellen, hänvisar vi till de brister som framkommer i Svensk Sjöfarts remissyttranden, Trafikanalysens sammanfattning gällande Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter (PM 2017:9) och Sjöfartsverkets egna bedömningar gällande miljöstyrning.

- Viking Line kommer att få högre kostnader med den nya avgiftsmodellen främst på grund av otillräcklig miljöstyrning, tröskeleffekter i storlek, förändring av frekvensrabatter, införande av en passageraravgift m.m. Den nya modellen innebär att rederiet får avsevärt högre farledskostnader än de 9 % som är den generella höjningen för år 2018. Enligt egna prognosberäkningar kommer den nya farledsavgiften att generera en kostnadsökning på 76,8% som enkom kommer att belasta Viking Line. Detta är på alla sätt orimligt.
- Hos Viking Grace, som använder LNG som bränsle samt har en god beläggning gällande passagerare och frakt, genererar passageraravgiftsdelen en större höjning i farledskostnaderna än vad sänkningen av godsavgiften medför. Enligt rederiets beräkningar för Viking Grace så medför den sänkta godsavgiften en kostnadsreduktion på ca 300 000 kronor, medan den nya passageraravgiften medför en kostnadsökning på ca 1 680 000 kronor. Viking Line vill med detta belysa den felaktiga vägningen i sjöfartsverkets kommande avgiftsmodell. Passageraravgiftsdelen ökar den totala farledskostnaden på ett högst orimligt sätt för rederier med stora passagerarvolymmer.
- Nedan några exempel på ökade kostnader trots miljödifferentering:



- *Fartyget Viking Cinderella som har haft en stor miljöbonus tack vare installerade katalysatorer, kommer att få en kraftigt ökad farledskostnad på grund av passageraravgiften och en kraftigt nedsatt miljöbonus. Driften av katalysatorer genererar en årlig kostnad på över 1 miljon kronor, vilket inte kompenseras med den tillänkta miljöbonusen. Incitamentet att använda katalysatorerna uppnås inte.*
- *Fartyget Viking Grace som är ett ytterst miljöanpassat fartyg med högsta miljöklass i CSI, belastas med en total förhöjning av farledsavgiften på ca 2,5 miljoner kronor.*
- *Rederiet investerar i ett nytt exceptionellt miljöanpassat ro-pax fartyg, som utgående från CSI kommer att bli placerad i Sjöfartsverkets högsta miljöklass. Med tanke på miljöinvesteringarna i fartyget, och jämfört med det utfall rederiet 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*

## Vänerregionen

Undertecknande företag, organisationer och kommuner avstyrker Sjöfartsverkets förslag till höjda avgifter och förslaget till ny avgiftsmodell i sin helhet. Förslaget är inte ett framtidsinriktat förslag som stödjer sjöfartens utveckling och ett ökat utnyttjande av vattenvägen samt som skapar viktig samhällsnytta. Förslaget är inte berett och analyserat på ett korrekt sätt.

- *Idag är Sjöfartsverket ett affärsverk separerat från Trafikverket, som är skattefinansierat och ansvarar för långsiktig planering av sjöfartens infrastruktur och investeringar. Uppdelningen gör att en viss oklarhet om vem som egentligen ansvarar för sjöfartens utveckling råder.*
- *Sjöfartsverkets beskrivning av sin roll och uppgift rimmar illa med hur förslagen till ny avgiftsmodell har tagits fram och kommunicerats. Sjöfartsverkets missiv och underlagen signalerar istället ett mycket introvert sätt att se på problematiken.*
- *Beredningen av den nya finansieringsmodellen kan ifrågasättas. Det finns stora påtalade brister i analysarbetet och processen är bakvänd.*
- *Det kan också konstateras att avgiftsförslaget och Sjöfartsverkets angreppssätt inte verkar ha föregåtts av en nödvändig idédebatt internt – om framtidens sjöfart och sjöfartsmyndighet, myndighetens service samt system och behov. Ingen sammanställning verkar heller ha gjorts kring förutsättningar för ökade volymer, mer gods på vattenvägen och därmed ökade intäkter till verket.*
- *Vid sidan om en passiv attityd märks också en bristande vilja att ta ansvar. Lösningen på myndighetens situation anses enbart utgöras av den nu föreslagna finansieringsmodellen.*
- *I handläggningen av förslaget till långsiktig finansiering verkar det nästan som om Sjöfartsverket glömt bort att verket är en aktör i transportsystemet och "tillhör" transportsystemet. Modeller där man säger bort delar av den gren man själv sitter på är sällan konstruktiva eller långsiktiga lösningar.*
- *Förslaget motverkar de transportpolitiska målen, går stick i stäv med regeringens ambitioner om mer gods från land till sjö och missgynnar näringslivets möjligheter att utnyttja sjöfarten som trafikslag. Det riskerar ett modal back-shift och att processer för ökad intermodalitet, ökad närsjöfart, kustsjöfart och inlandssjöfart avstannar. Detta påverkar det svenska transportsystemet, näringslivet och den regionala maritima utvecklingen runt Väner negativt.*
- *Istället för att vidare kommentera avgiftsmodellens olika trappsteg, rabatter, miljöstyrning, procentsatser och dess brist på analysmaterial hänvisas till tidigare remissyttrandet från oss/aktörer inom Vänerregionen samt remissvar från Föreningen Svensk Sjöfart och Sveriges Skeppsmäklareförening.*
- *Undertecknade presenterar i remissyttrandet fem konkreta och sammanfattande rekommendationer.*
- *Bilagat till yttrandet är en kostnads kalkyl sin visar på att farleds- och lotsavgifterna höjs med 70 %. Det motsvarar i sin tur en 10 procentig höjning av fraktpriset för en transport mellan Väner och en hamn på kontinenten. En avsevärd prisökning för rederiernas kunder – varuägare och transportköpare inom industri och näringsliv i regionen.*

## CLIA Europe

Stödjer inte förslaget.

*The CLIA Europe members having examined the proposed amendments to the structure of the new fairway dues would like to participate in the consultation launched by the Sjöfartsverket and contribute to the discussion with the following remarks.*

- *The fees should be based on a fee per NT (or GT) instead of the classes (alternatively more classes);*
- *Introduce at least conversion tables to other environmental systems, like the ESI;*
- *Rebate for Turn Around should be granted directly and not receive reimbursement after application;*
- *Consider a differentiated tariff for cruise vessels as they are generally not active in ice-breaker areas;*
- *Consider that cruise vessels are moveable assets that do not need to call Stockholm, compared to the cargo vessels with goods to/from Sweden.*

## Danish Shipping

*Danish Shipping strongly encourages the Swedish government to avoid the significant increase in "fairway due fees" for a number of reasons.*

- *Firstly, the proposal has a negative environmental impact. We understand that the Swedish government strives to promote environmentally friendly transport. However, another significant raise in the fees for short sea shipping companies will give incentives to move goods on the already overloaded Scandinavian roads, instead of moving goods in a more environmentally sustainable way through shipping.*
- *Secondly, Danish Shipping supports the position of our colleagues in Svensk Sjöfart that a raise by almost 20 per cent in just more than one year is disproportional for companies operating in a competitive market. Scandinavian shipping companies strive to reduce costs and increase efficiency due to fierce competition. Now is not the time for further economic burdens for the industry.*
- *Danish Shipping understands that fairway dues are needed to fund the administration of Sjöfartsverket. However, Danish Shipping also notes that in a broad range of other European countries, the corresponding administration is funded by tax payers, instead of the industry.*
- *Danish Shipping encourages the Swedish Maritime Administration to postpone the model and open for a process to clarify and analyze the consequences more thoroughly, also with regard to environmental consequences, in collaboration with the shipping industry.*

## Rederierna i Finland

*Flera av våra medlemsrederier idkar regelbunden trafik på svenska hamnar. Svenska Sjöfartsverkets planer att 1.1.2018 höja farledsavgiften med 9% och lotsavgiften med 5 % skapar oro i våra led eftersom det också 1.1.2017 genomfördes en kraftig förhöjning. I Finland har vårt lotsningsbolag Finnipilot beslutat att justeringen av lotsningsavgiften för år 2018 är 0% (oförändrad) och Kommunikationsministeriet att farledsavgiften fortsättningsvis är halverad (d.v.s. -50% av 2014 års nivå).*

- *Vi upplever speciellt revideringen av de svenska avgiftsparametrarna som bekymmersamma för våra passagerarrederier med stora passagerarcertifikat. Enligt uppgifter från Viking Line, Tallink Silja och Wasa Line kommer de aviserade taxa höjningarna i kombination med de nya beräknings-grunderna att drabba deras finskflaggade fartyg med avgiftsförhöjningar i intervallet 40 - 75%. Här blir miljödifferenteringen helt verkningslös. Vi ser det inte som förnuftigt att missgynna de fartyg i vilka de största miljöförbättrande investeringarna gjorts, såsom exempelvis LNG-och batteridrift.*
- *En annan röd tråd i det finska farledsavgiftssystemet är att gynna fartyg med regelbundna anlöp och hög isklass framom fartyg med sporadiska anlöp endast i öppet vatten. Tvärtom kommer det svenska förslaget att bestraffa oftaanlöpen medan sällananlöpen gynnas. Likaså ser vi beredskapsavgiften för lotsning 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.*
- *I Finland kommer vi i en snar framtid att inleda försök med fjärrlotsning. Kommunikationsministeriet har redan inlett beredningen av revideringen av lotsningslagen för att möjliggöra fjärr-lotsning. Detta är ett led i öppnandet av testmöjligheterna för teknik inom den autonoma sjöfarten med framtidens MASS-fartyg (Maritime Autonomous Surface Ships).*
- *Slutligen vill vi understryka att den mycket moderata avgiftspolitikerna i Finland som gynnar samtliga fartyg oberoende av flagg vilka anlöper finska hamnar har som syfte att stöda rederiernas möjligheter att frigöra kapital för genomförandet av omfattande miljöåtgärder.*

## Oresund drydocks

*Den svenska varvsnäringen behöver vara konkurrenskraftig i ett globalt perspektiv och vi påverkas av övriga intressenter (varv) i länderna kring Östersjön. Därför yrkar vi på att också staten genom Sjöfartsverket bidrar till att behålla en acceptabel konkurrensnivå för oss vilken även innefattar övriga kostnader för de redare som samarbetar med oss.*

Oresund Drydocks AB anför följande kommentar:

- *Att det i föreskriftens avsnitt om "Avgiftsreduktioner och avgiftsbefrielser" bereds ytterligare en paragraf vilken hanterar fartyg som besöker svenska varv. Vi vill att en paragraf ger möjlighet till en villkorstyrd avgiftsreduktion i paritet med § 16 (75 %) för alla besök som omfattas av farledsavgifter vid något av reparationsvarven som idag är i drift (hamnar).*

## Naturvårdsverket

Naturvårdsverket delar Trafikanalys sammanfattande bedömning i regeringsuppdraget Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter (PM 2017:9) om att incitamenten att minska miljöpåverkan i nu gällande farledsavgifter är små och att de blir än mindre med de farledsavgifter som införs vid årsskiftet.

- Sjöfartsverkets farledsavgifter och dess miljödifferiering är ett av relativt få styrmedel som skapar ekonomiska incitament för att minska sjöfartens miljöpåverkan och Naturvårdsverket anser därför att det är ett viktigt styrmedel.
- Samtidigt konstaterar Naturvårdsverket att det utöver miljödifferierade farledsavgifter generellt sett behövs kraftfullare styrmedel och åtgärder som på ett verkningsfullt och kostnadseffektivt sätt bidrar till att minska sjöfartens miljöpåverkan.
- Naturvårdsverket välkomnar att Sjöfartsverket öppnar för att skyndsamt justera avgiftssystemet i syfte att bl.a. öka incitamenten för att vidta åtgärder som minskar fartygens miljöpåverkan. Naturvårdsverket bistår gärna med stöd i det utvärderande och genomlysande arbete som Sjöfartsverket aviserat, bl.a. vad gäller miljöeffekter från sjöfartens utsläpp.

## Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten tillstyrker de förslag som lämnas i Sjöfartsverkets remiss.

- Det är av avgörande betydelse att det nya incitamentet för minskad miljöpåverkan inte slår i oönskad riktning, såsom befaras i den rapport på ämnet som tagits fram av Trafikanalys (PM 2017:9). Som framgår av analysen är den långsiktiga effekten av ett nytt instrument svår att förutsäga till fullo. Det föreslagna indexet (Clean Shipping Index) är dock ett formligt instrument och vi är förvissade om att eventuella oönskade utslag av avgiftsmodellen kan åtgärdas, i enlighet med vad som föreslagits av Trafikanalys och genom det utvecklingsförslag som föreslås i Sjöfartsverkets remiss.

### Svensk Sjöfart kommentar på Havs- och vattenmyndighetens yttrande:

Vi noterar att Havs- och vattenmyndigheten endast svarat ur perspektivet miljöindexet och därmed undviker att svara på större delen av remissen.

## Kustbevakningen

Kustbevakningen har, utifrån sitt verksamhetsområde, inga synpunkter att anföra.

## MSB

MSB har inga synpunkter på förslaget.

## SKL

Sveriges Kommuner och Landsting avstår att lämna synpunkter på rubricerad remiss.

## Svensk försäkring

Svensk Försäkring avstår från att yttra sig.