

# Frukostseminarium om farledsavgifter, miljö och konkurrenskraft



# Program

Kl.08.00 Välkommen

Hur ser systemet ut, vad blir det för konsekvenser och vad ser verket framöver för utvecklingsbehov?

*Katarina Norén, generaldirektör, Sjöfartsverket*

Vad får Sjöfartsverkets avgiftssystem för miljökonsekvenser?

*Pia Bergdal, utredare, Trafikanalys*

Internationell utblick: Hur gör man i Finland?

*Mats Löfström, riksdagsledamot, Finlands riksdag*

Hur ser branschen på avgiftssystemet och vad är sjöfartens förslag?

*Anders Hermansson, vice VD, Svensk Sjöfart*

Frågor och diskussion

Kl.09.00 Avslutning





Hur ser systemet ut, vad blir det för konsekvenser och vad ser verket framöver för utvecklingsbehov?

*Katarina Norén, generaldirektör, Sjöfartsverket*



# Sjöfartsverkets avgiftssystem

Katarina Norén, generaldirektör

# Sjöfartsverket - en del av näringskedjan!

## Våra tjänster skapar mervärde

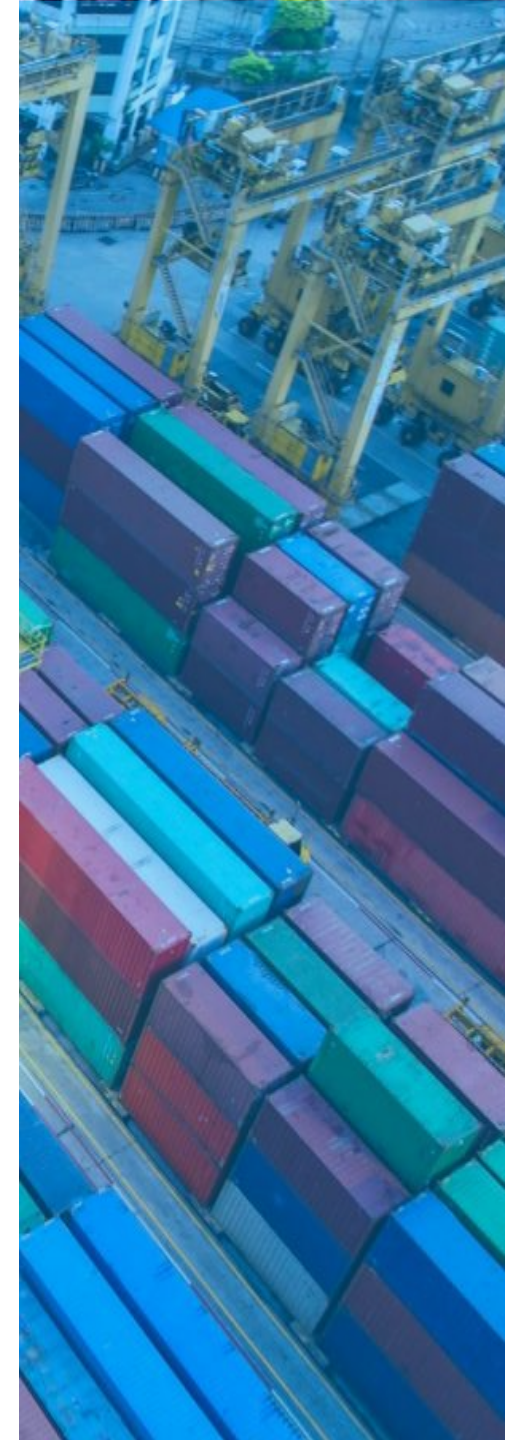
- Våra tjänster ska skapa mervärde för våra kunder och samhället
- Kunder och medborgare är nöjda med våra leveranser idag

## Vi utvecklar framtidens tjänster

- Vi utvecklar framtidens hållbara och digitala tjänster tillsammans med våra kunder.

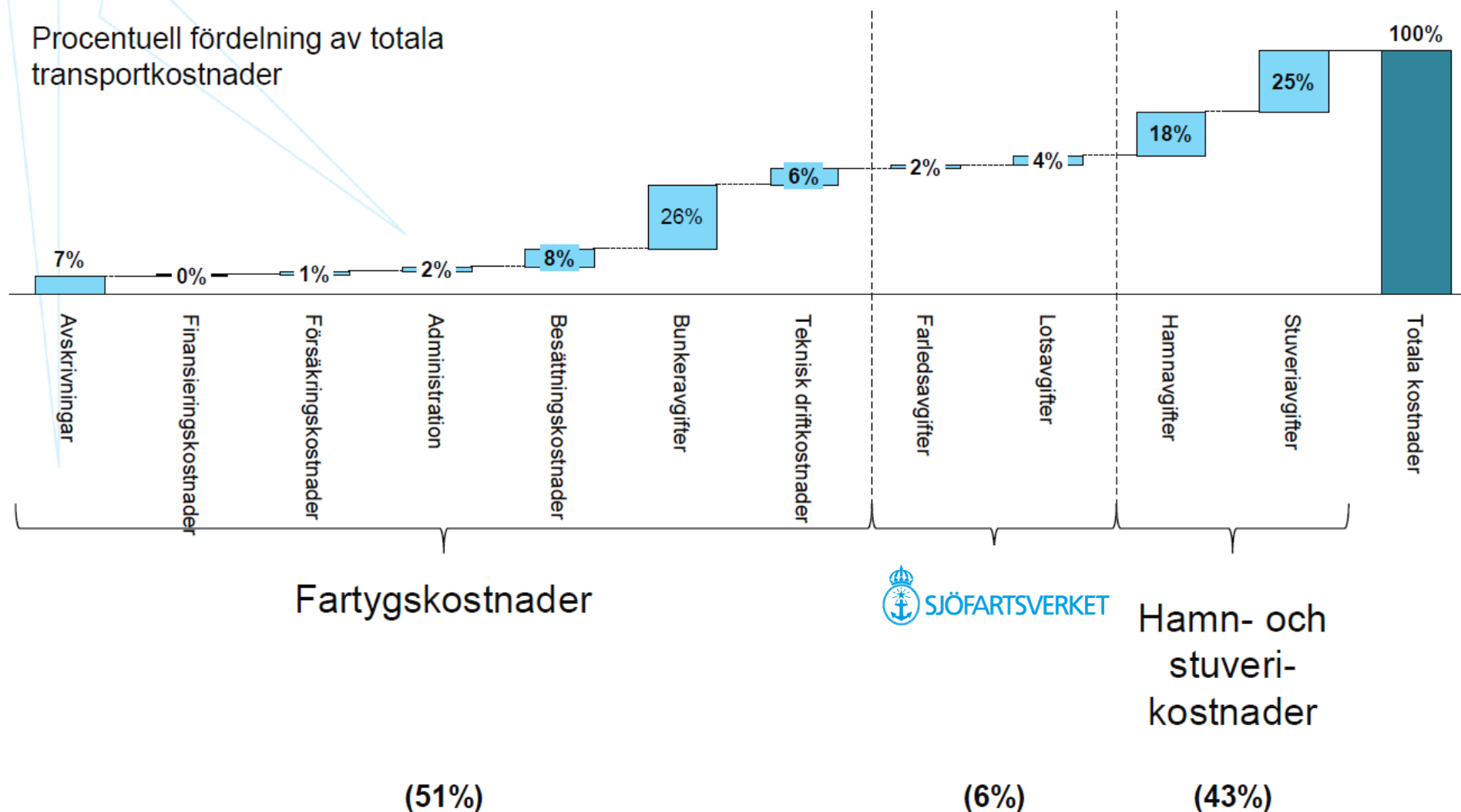
## Vi måste skapa en långsiktigt hållbar ekonomi

- Sjöfartsverkets ekonomiska situation behöver stärkas väsentligt för att klara leverera efterfrågade och lagstadgade servicenivåer nu och i framtiden.

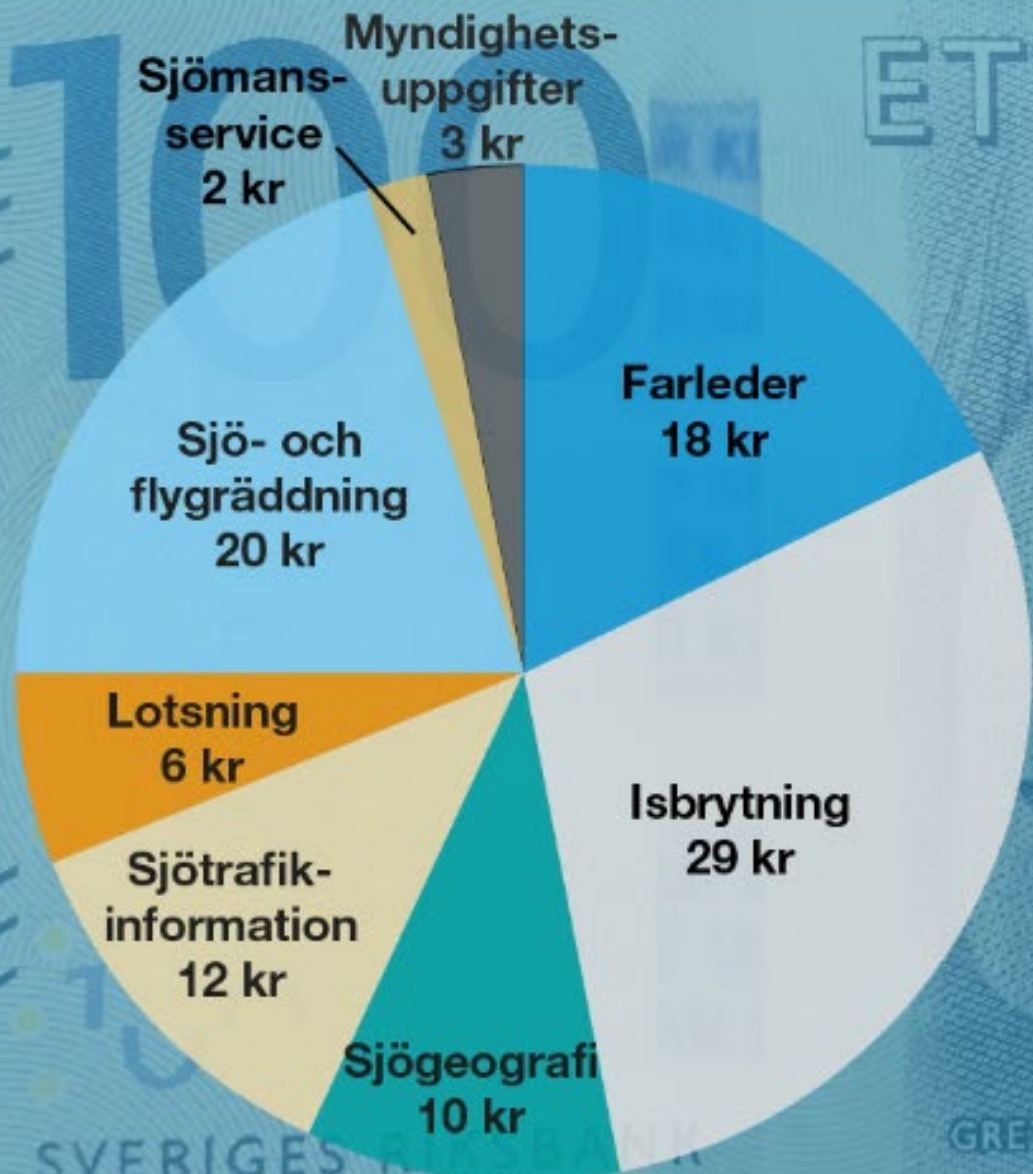


# Sjöfartsverkets andel av den genomsnittliga transportkostnaden för en 40' container från Rotterdam till Umeå

Procentuell fördelning av totala transportkostnader



# Vad får handelssjöfarten för 100 kr?



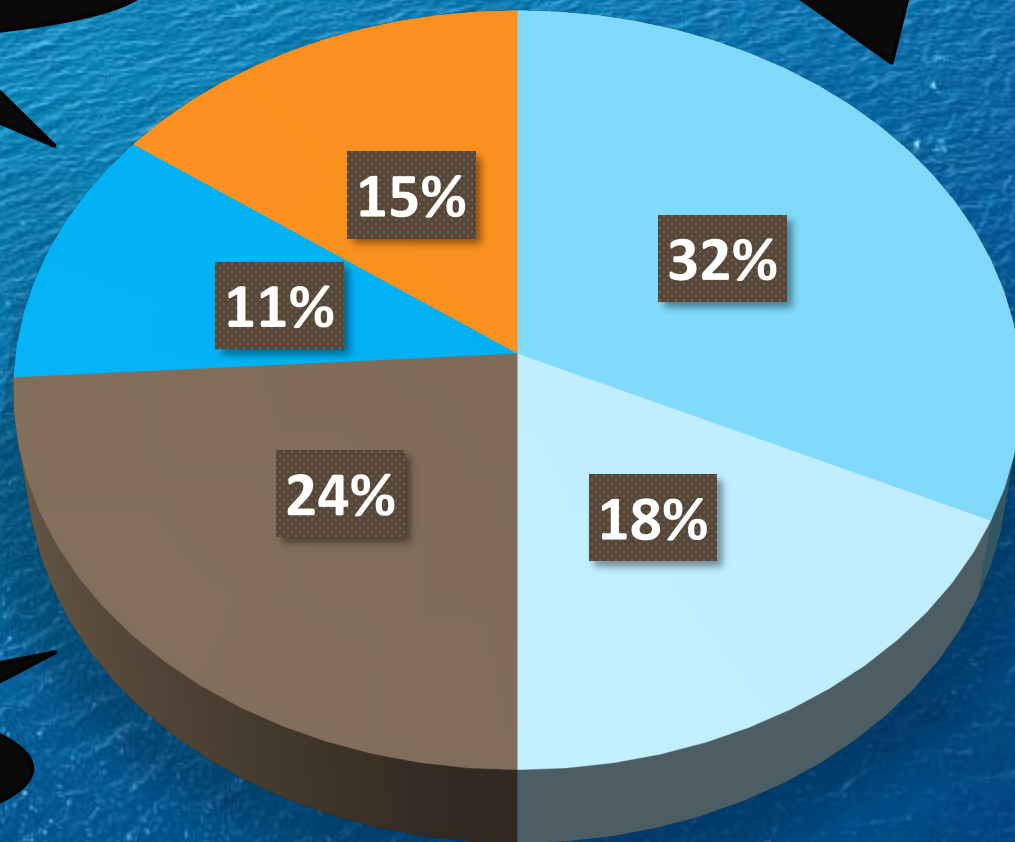
Farledsavgifter	1 200 mnkr
Lotsavgifter	570 mnkr
Uppdragsintäkter	300 mnkr
Avgifter flyget	70 mnkr
Anslag	260 mnkr
<b>Totalt</b>	<b>2 400 mnkr</b>

# Vi är ett av tre affärsverk och finansieras till nästan 75 procent av avgifter från handelssjöfarten – avgifterna är viktiga för oss!

40–60 % kostnadstäckning

> 100 % kostnadstäckning

- Farledsavgifter fartyg
- Farledsavgifter gods
- Lotsavgifter
- Anslag
- Övriga externa intäkter



82 % kostnadstäckning

3,5 %  
räntabilitet  
25 %  
soliditet



# Systemet ska vara enkelt och säkerställa våra förutsättningar

## Passageraravgift

- Avgift baserad på antalet passagerare ett fartyg transporterar

## Godsavgift

- Avgift baserad på den vikt gods som ett fartyg transporterar

## Anlöpsavgift

- Avgift för att göra ett anlöp till svensk hamn

## Beredskapsavgift

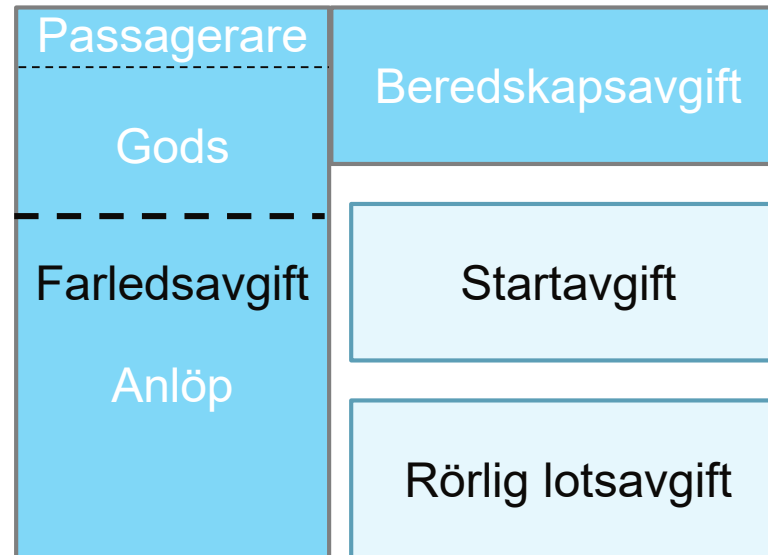
- Avgift för att täcka stadigvarande lotskompetens utmed Sveriges kust

## Startavgift

- Avgift för att täcka de kostnader som finns vid uppstarten av en lotsning

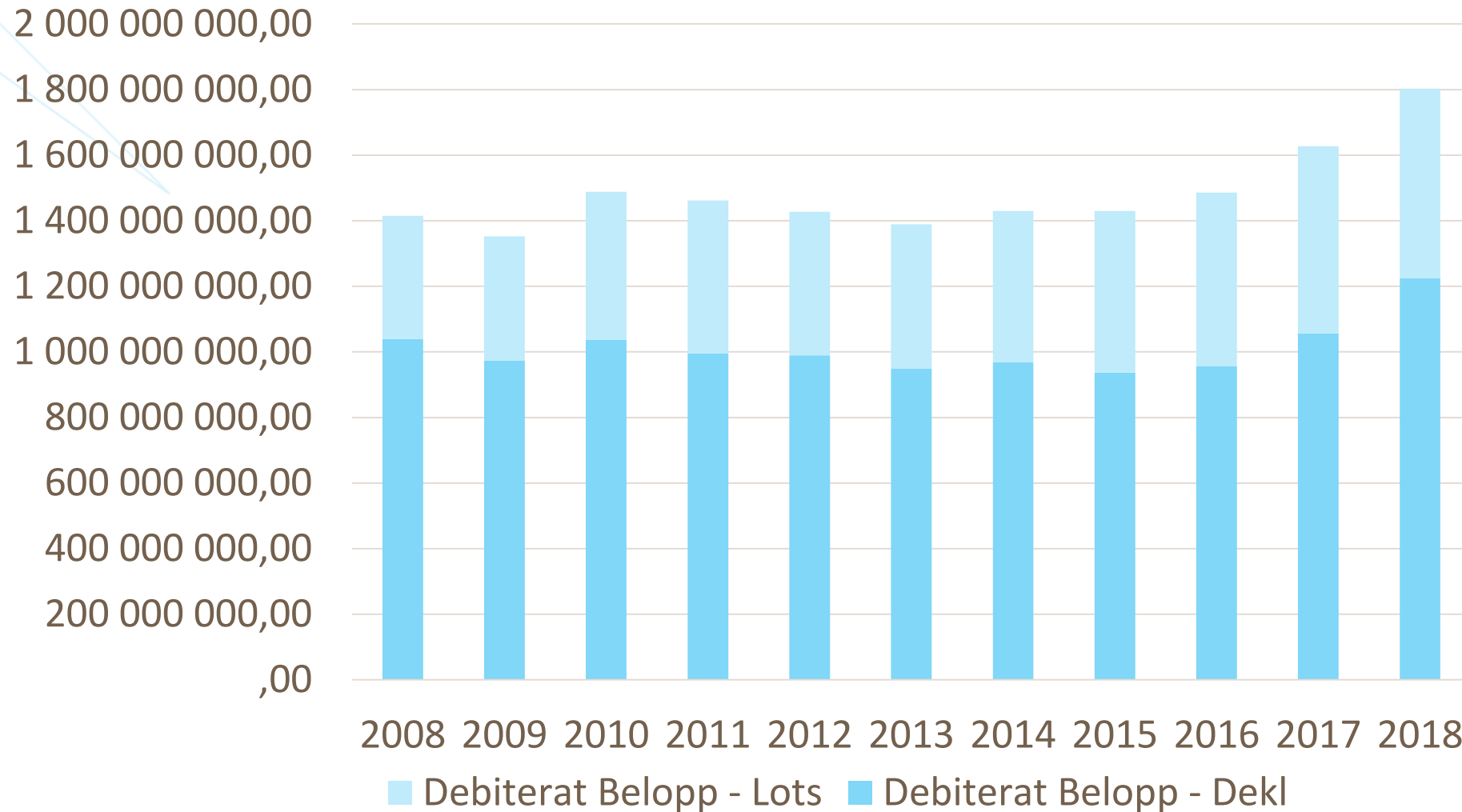
## Rörlig lotsavgift

- Tidsbaserad avgift för lotsning

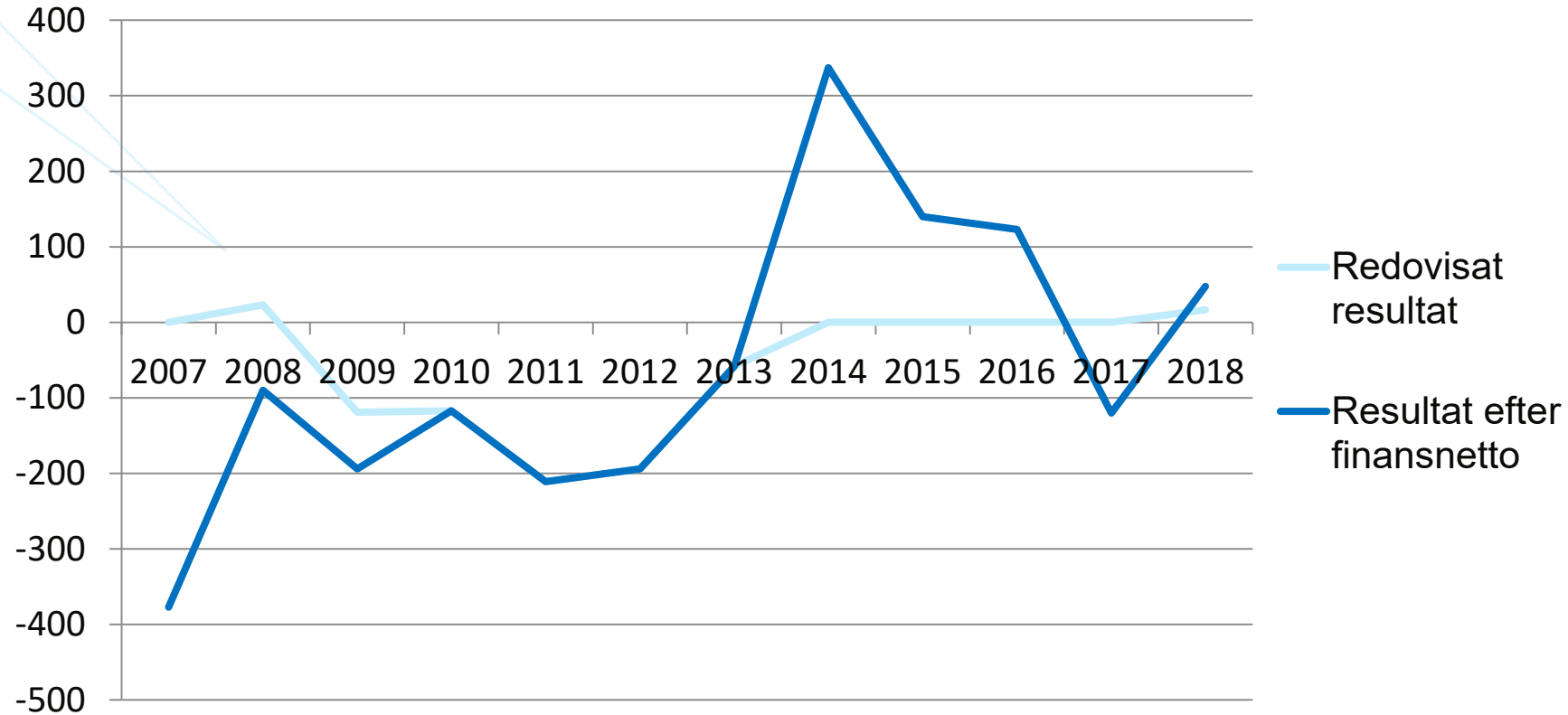


- Lotsrelaterade avgifter
- Farledsrelaterade avgifter

# Under de senaste tio åren har vi hållit nere avgiftsnivåerna



# Vår ekonomiska förmåga är för låg och begränsar oss



Under 2008–2009 kom nya pensionsregler, lågkonjunktur, hårda vintrar.  
Under 2014–2016 gavs tillfälliga anslag totalt ca 900 mnkr mot avgiftshöjningar.  
Under 2017–2019 höjde vi avgifterna för att klara ekonomin.

# 2018 utvecklade vi miljöincitamentet



## Före 2018

Styrning mot NOx  
(tidigare även SOx)

SjöV sköter administrationen

80 miljoner budgeterat

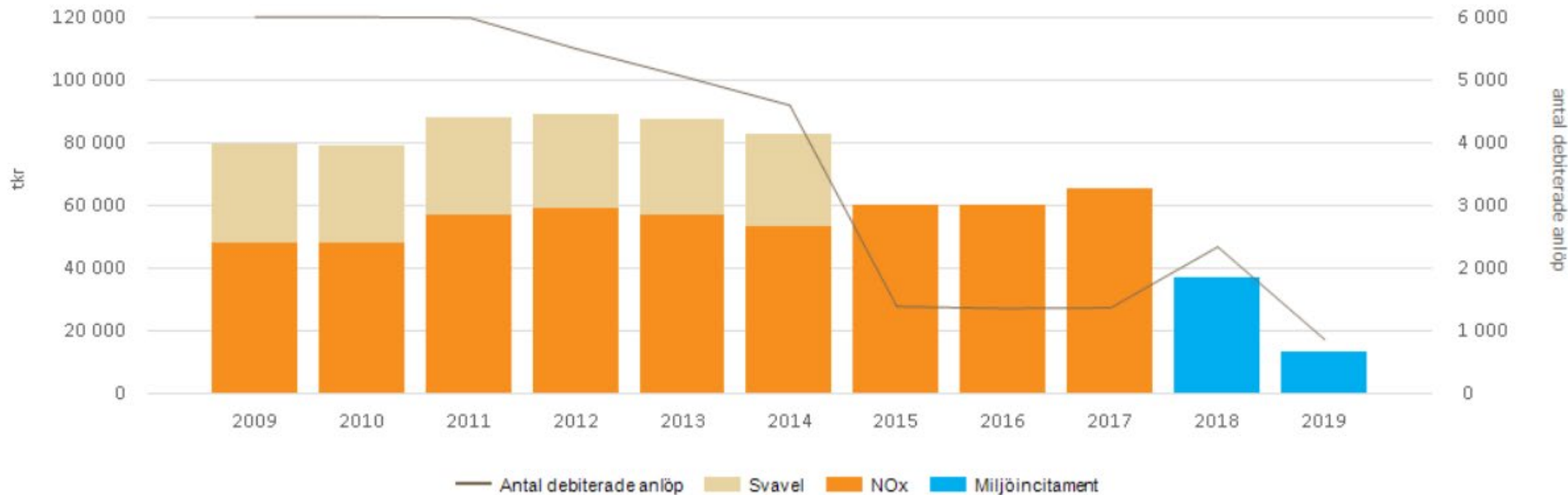
## Från 2018

Styrning mot minskade utsläpp till  
både luft och vatten

Metodik och uppföljning genom CSI

80 miljoner budgeterat

# Fler fartyg tog del av incitamentet men lägre summor



2019 t.o.m. 30/4



# Vad får Sjöfartsverkets avgiftssystem för miljökonsekvenser?

*Pia Bergdal, utredare, Trafikanalys*

**Miljökonsekvenser av  
farledsavgifter resp.  
Behov av stimulans till  
omlastning  
- två regeringsuppdrag**

**Frukostseminarium  
12 juni 2019**

**[Pia.Bergdahl@trafa.se](mailto:Pia.Bergdahl@trafa.se)**

## Regeringsuppdrag 2017 att analysera miljökonsekvenser av nya farledsavgifter

- De ekonomiska incitamenten i modellen små med risk för utebliven miljöeffekt.
  - Ett bredare miljöindex, och en (än) mindre del miljödifferenterade avgifter, ger mindre incitament än i tidigare modell.
    - Fokusera mer på avgiftsstyrning av faktorer som kan ge verkan
- Olika marknadssegment och ökad risk finns för överflyttning av sjöfart särskilt i kust- och närsjöfart
  - Avgiftsdifferentera till förmån för särskilt konkurrensutsatt sjöfart
- Rapporten *Miljökonsekvenser av nya farledsavgifter (2017:9)*



# Regeringsuppdrag 2018/19 att främja intermodala transporter

- Syftet är att hitta åtgärder för att stimulera till att välja transporter som omfattar sjöfart och/eller järnväg
  - Analysera och beskriva kostnader för omlastning
  - Beskriva åtgärder i andra länder i Europa
  - Föreslå kostnadseffektiva styrmedel
- Rapporten *En breddad ekobonus* (Trafikanalys 2019:1)

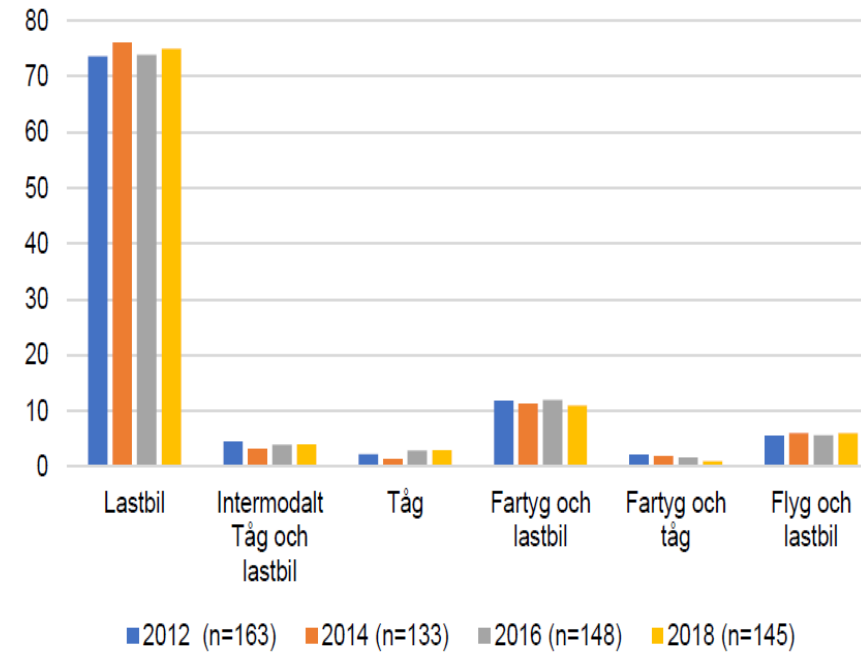
# Hög andel vägtransporter

Tabell 2.2. Andel av godsvikt och godsvärde inom olika kombinationer av trafikslag.

	Avgående	
	Andel vikt	Andel värde
Väg	61,7	61,9
Väg - sjöfart	1,3	2,8
Väg - sjöfart - väg	2,4	8,9
Sjöfart	12,3	7,1
Järnväg	5,7	2,1
Järnväg - väg	0,2	0,4
Järnväg - sjö	9,2	0,8
Väg - järnväg	0,2	0,5
Luffart	0,0	0,3
Väg - luffart - väg	0,0	1,4
Övriga kombinationer	6,6	13,5
-därav huvudsakligt trafikslag: väg	3,5	9,5
Okänt	0,2	0,3
<b>Summa</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

Källa: VFU 2016, Tab 1a, 1d.

Figur 2.7. Fördelning av transportvolym som köps in från respondentens arbetsställe. År 2012–2018.



Källa: IVL Svenska Miljöinstitutet, Chalmers och Göteborgs universitet, Transportinköpspanelen 2018.

## Den intermodala marknaden har potential men åtgärder krävs

- Potential finns i
  - Utnyttja stordriftsfördelar
  - Samlastat enhetsgods
  - Automatisering
  - Ökad betalningsvilja för miljö? (Chalmers/IVL/GU Transportinköparpanel 2016)
  - Nya innovativa transportupplägg
- Kräver större volymer över längre avstånd
- Grundläggande skillnader i marknadsvillkor, men..
- .. omlastningskostnader inkl avgifter har stor betydelse

## Förslag om en breddad ekobonus

- Utgångspunkt i dagens ekobonus ..
- .. till fler aktörer och fler trafikslag i transportkedjan
- .. fler typer av kostnader (drift, investeringar)
- .. ökad andel investeringsstöd
- .. hänsyn till miljöförbättrande åtgärder
- .. flera företag i transportkedjan kan gå samman om nya och förbättringar av befintliga transportupplägg
- .. stödet ska komma transportköpare till del

# Tack !

Läs mer:

Trafikanalys rapport om miljöeffekter av nya farledsavgifter

[https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm\\_2017\\_9\\_miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm_2017_9_miljokonsekvenser-av-nya-farledsavgifter.pdf)

Trafikanalys rapport om breddad ekobonus:

<https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/en-breddad-ekobonus-8190/>

Pia.Bergdahl@trafa.se

Mobil 010-414 42 39



# Internationell utblick: Hur gör man i Finland?

*Mats Löfström, riksdagsledamot, Finlands riksdag*

# Farledsavgifter i Finland

# Lagen om farledsavgifter

- Tillämpas på fartyg som bedriver handelssjöfart på finskt vattenområde.
- Farledsavgift ska betalas när ett fartyg anländer till Finlands territorialvatten från utlandet eller från en finsk hamn till en finsk hamn.
- Syfte: att främja sådan sjöfart som beaktar vinterförhållandena i Finland samt gynna en miljövänlig sjöfart och fartyg som regelbundet trafikerar Finland



- Hur farledsavgiften fastställs beror på fartygets nettodräktiget, dvs. fartygets storlek och isklass.
- Ju högre isklass, desto lägre är farledsavgiften.
- Vid bedömningen uppdelas fartygen enligt lagen i fyra olika fartygstyper, vilka ligger till grund för uträknandet av farledsavgiftsbeloppet.
  - Passagerarfartyg
  - Kryssningsfartyg
  - Höghastighetsfartyg
  - Lastfartyg

- Avgifterna kan nedstättas beroende på fartygets lastningskapacitets utnyttjandegrad. Avgiften för ett lastfartyg är nedsatt med 75%, om lastningskapacitetens utnyttjandegrad är högst 15% och nedsatt med 50% om utnyttjandegraden är över 15% men högst 30%.
- Ytterligare ges en frekvenslöpsrabatt, dvs. avgift skall betalas endast under ett visst antal fartygsanlöp per år, beroende på fartygstypen.
- Systemet med farledsavgifter inbringar ca 40 miljoner euro per år, vilka används i huvudsak till att finansiera byggande av isbrytare.
- Farledsavgifterna i Finland halverades 2015 och halveringen gäller för tillfället till 2020.

- För att kompensera för utrikeshandelns kostnader på grund av att svaveldirektivet trädde i kraft samt konkurrenskraftavtalet.
- Halveringen av farledsavgifterna ger en årlig kostnadsbesparing för fartygstrafiken, och därigenom näringslivet, på ca 40 miljoner euro per år jämfört med om avgifterna hade tagits ut till fullt belopp.
- Målsättningen med att sänka farledsavgifterna är att minska näringslivets, särskilt industrins, kostnadsbelastning och på så sätt främja Finlands konkurrenskraft.
- Antti Rinnes regeringsprogram: ” Det nuvarande systemet med farledsavgifter inom sjöfarten ska bevaras för att säkra regelbunden sjöfart till och från Finland året runt.”



Hur ser branschen på avgiftssystemet och vad är sjöfartens förslag?

*Anders Hermansson, vice VD, Svensk Sjöfart*

# Farledsavgifterna ett centralt styrmedel!

- Farledsavgifter är ett unikt system.
- Avgifterna påverkar:
  - Konkurrenskraften för svensk (bas)industri.
  - Sjötransporternas attraktivitet för transportköparna
  - Även utbudet av sjötransporter påverkas
- Infrastrukturkostnader (lots- och farledsavgift) har stor betydelse.
- Vad talar vi om i kostnader:
  - Ex: Svensk rederi med 14 fartyg i snitt 3 anlöp i månaden per fartyg.
  - Kostnad farledsavgifter totalt 2017 = 2.077.152 SEK
  - Kostnad farledsavgifter totalt 2018 = 5.941.320 SEK
  - Ökning: 186%



**Farledsavgiften idag**  
– Konkreta exempel

- Överflyttning av gods Vänertrafiken, Thunbolagen
- Kostnadsökningar av farledsavgifterna samtlig Vänertrafik + 72% och lotsavgifter + 87% mellan 2017-2018.
- Effekt minskning av godsvolymerna till sjöss med 17% i Vänern.

# Farledsavgifter- ett system på tvärs med de politiska ambitionerna?

- Genomförda och planerade höjningar av farledsavgifterna
  - Minskar andelen sjötransporter, på vissa håll till och med kraftigt ex. i Väneren.
  - Påverkar konkurrenskraften för svensk industri
- Kraftigt försämrade miljöincitament
  - Gör att kalkylerna för redan genomförda investeringar inte håller
  - Försvårar nya miljöinvesteringar och minskar takten i omställningen



## Farledsavgiften idag – Konkreta exempel

- Övergång till batteridrift, ForSea
- Hälften av fartygen (2 av 4 ) går på el
- Mellan 2016 till 2018 har farledsavgiften ökat från 16 till 32 miljoner kronor
- Miljörabatten har minskat från 30% till mellan 2-10% av av totala kostnaden för farledsavgifter

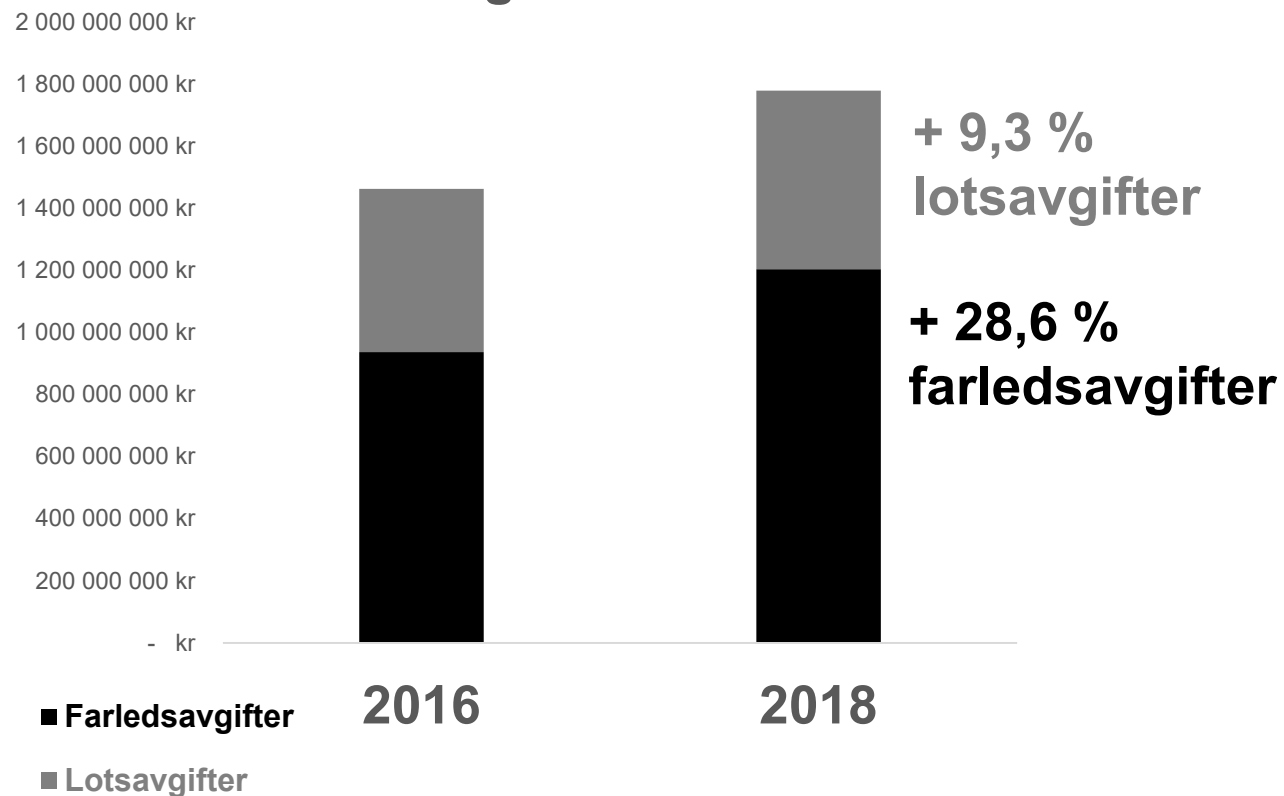




**Farledsavgiften idag  
– Konkreta exempel**

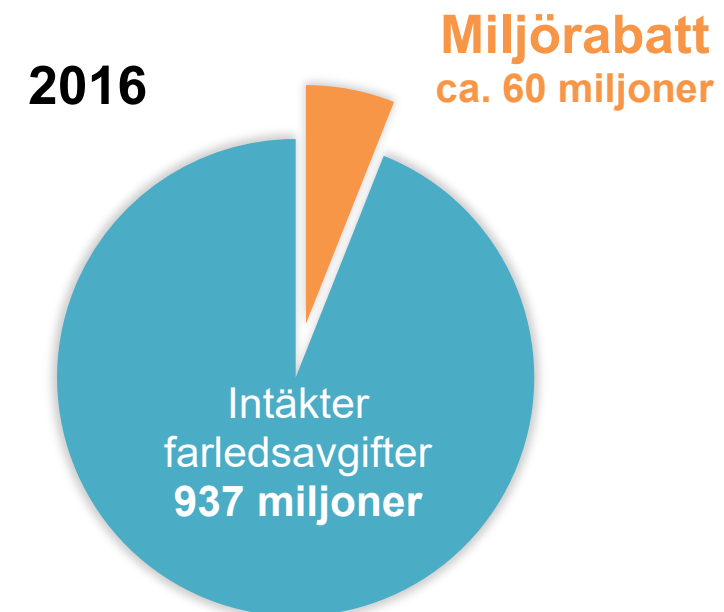
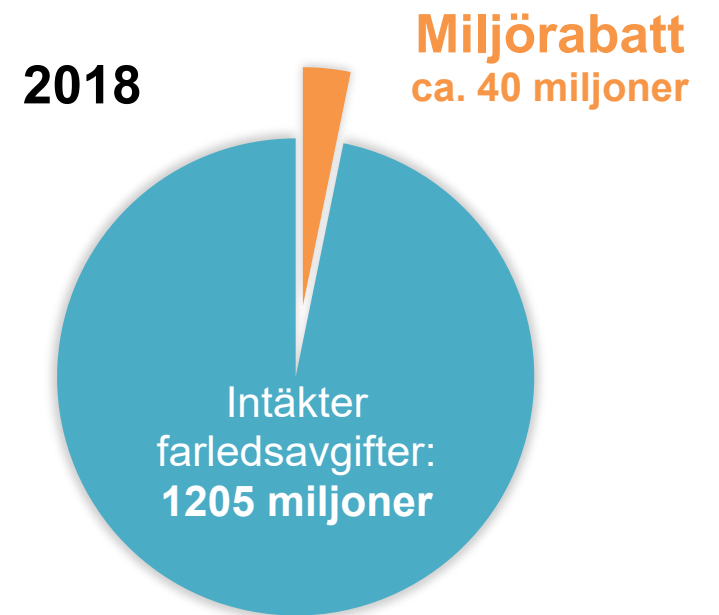
- Övergång till Vind och LNG
- Mellan 2017-2018, ökning av farledsavgifter med 47,9%
- Viking Grace (högsta miljöklass) har fått ökade kostnader med + 87,9% under perioden.

## Sjöfartsverkets intäkter från farleds- och lotsavgifter 2016 och 2018



*I tillägg till ovan siffror har Sjöfartsverket infört ytterligare avgiftshöjningar från 1 januari 2019 (enligt Sjöfartsverket + ca 50 miljoner).*

*Inkluderar vi det innebär det att Sjöfartsverket sedan 2016 tar ut över 360 miljoner mer i avgifter från handelssjöfarten.*



# Branschens synpunkter på systemet

- Ett underfinansierat sjötransportsystem:
  - Långvarig underfinansiering av systemet
  - Kostnadsöverväring från det allmänna till sjöfarten
  - Vinterväghållningen
  - Stora investeringsbehov inom Sjöfartsverket
- Problem med (avgifts)modellen
  - Miljöincitament
  - Slår mot kust- och inlandssjöfart
  - Mer komplex och svårberbegriplig beräkningsmodell än tidigare

# Branschens förslag

- **Få ordning på finansieringen av Sjötransportsystemet, ex genom att :**
  - **Inkludera investering i och drift av isbrytarna i den nationella infrastrukturplanen**
  - **Inkludera medel för drift och investeringar i syfte att halvera farledsavgiften ( i likhet med vad som har skett i Finland.**
- **Säkerställ att farledsavgifterna blir miljöstyrande på riktigt**
- **Utvärdera och omarbete beräkningsmodellen för farleds- och lotsavgifter så att den uppfyller de politiska målen.**
- **Inför en oberoende tillsyn över farleds- och hamnavgifter, såsom redan sker på luftfartssidan.**
- **Följ upp utvecklingen ex. genom ett regeringsuppdrag till Sjöfartsverket att kontinuerligt genomföra effektiviseringar och sänka kostnaderna för hela verksamheten.**

# Program

Kl.08.00 Välkommen

Hur ser systemet ut, vad blir det för konsekvenser och vad ser verket framöver för utvecklingsbehov?

*Katarina Norén, generaldirektör, Sjöfartsverket*

Vad får Sjöfartsverkets avgiftssystem för miljökonsekvenser?

*Pia Bergdal, utredare, Trafikanalys*

Internationell utblick: Hur gör man i Finland?

*Mats Löfström, riksdagsledamot, Finlands riksdag*

Hur ser branschen på avgiftssystemet och vad är sjöfartens förslag?

*Anders Hermansson, vice VD, Svensk Sjöfart*

**Frågor och diskussion – samtliga talare**

Kl.09.00 Avslutning





Tack!