

Till: Sjöfartsverket

sjofartsverket@sjofartsverket.se

REMISSYTTRANDE
(18-02291)

Stockholm 2018-06-14

Remissyttrande på Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsföreskrift avseende Sjöfartsverkets farledsavgifter (SJÖFS 2017:27).

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

Svensk Sjöfart har tagit emot ovan rubricerade remiss och önskar framföra följande syn/ståndpunkter:

Bakgrund

Branschföreningen Svensk Sjöfart antog våren 2015 en unik Klimatfärdplan med visionen om noll emissioner till 2050. Våra medlemmar är världsledande i miljö- och klimatvänlig sjöfart och har investerat mångmiljardbelopp i fartygsflottan för att minska fartygens påverkan på miljö- och klimat. Det var för oss glädjande att Sjöfartsverket 2015 aviserade en ambition att utveckla ett reviderat farledsavgiftssystem som skulle leda till ökad miljöstyrning genom miljödifferentierade farledsavgifter. Vi vill ha en effektiv och kraftfull miljöstyrande modell, de som satsar mot en allt mer hållbar sjöfart ska premieras.

Dessvärre har vi vid upprepade tillfällen under revideringsprocessen haft anledning att bli besvikna, dels för att avgifterna höjts kraftigt (med över 200 mkr) vilket motverkar den politiska ambitionen att flytta gods från väg till sjöfart, men också för att utformningen ger en försämrad miljöstyrning jämfört med det tidigare farledsavgiftssystem.

Svensk Sjöfart har i flera omgångar framfört konstruktiva förslag på ändringar på det av Sjöfartsverket reviderade farledsavgiftssystemet. Vi har fokuserat på systemets utformning, den kraftiga avgiftshöjningen som urholkar sjöfartens konkurrenskraft samt att systemet inte uppmuntrar till investeringar i miljö- och klimatfrämjande teknik/åtgärder. Många rederier har investerat stora belopp i miljö- och klimatsmarta fartyg. När dessa vittnar om kraftiga avgiftshöjningar blir det tydligt hur misslyckat det miljöstyrande incitamentet inom farledsavgiftssystemet blivit.

Svensk Sjöfarts kommentarer och motförslag gällande viktningen

Det nu remitterade förslaget, särskild delen gällande miljörabatt, vilken på totalen de facto endast utgör cirka 8% av Sjöfartsverkets intäkter från farledsavgifterna har diskuterats under vinter/vår 2018 av en grupp bestående av fem intressenter, inklusive (och på initiativ av) Sjöfartsverket. Syftet var att ta fram en överenskommelse om en modell över utformningen av miljörabatten som ska främja investeringar i miljö- och klimatsmarta fartyg. En förlaga utgjordes av en överenskommelse mellan Sveriges Redareförening (numera Svensk Sjöfart), Sveriges Hamnar och Sjöfartsverket sedan slutat av 90-talet.

Svensk Sjöfart har föreslagit en modell över utformningen av miljörabatt som inbegriper alla fem parametrar som ingår i existerande system. Den individuella viktningen av parametrarna har justerats från nuvarande system till vad som framgår av tabellen nedan. Den baseras på uppfattningen att NOx är den enskilt viktigaste emissionen att premiera, följt av SOx/PM samt CO2 och därefter Vatten & Avfall samt Kemikalier:

NOx	40%
SOx/PM	20%
CO2	20%
Vatten & Avfall	10%
Kemikalier	10%

Gruppen stod bakom förslaget en tid men ändrade och uteslöt utsläpp till vatten och kemikaliehantering. Då nästkommande möte med branschgruppen är aviserat till den 26 juni ställer sig Svensk Sjöfart mycket undrande inför att Sjöfartsverkets remissprocess har ett svarsdatum 29 juni. Oaktat processen så opponerar sig Svensk Sjöfart till den i remissen föreslagna viktningen, samt förespråkar att förslaget från Svensk Sjöfart återinförs, av bl.a. följande skäl:

- Alla utsläpp, både till havet och atmosfären, bör minimeras och därmed inkluderas i modellen för beräkning av miljörabatt. Att utesluta utsläpp till vatten är för oss mycket märkligt.
- Den totala summan av Farledsavgifternas miljörabatt är sett till totalen mycket liten och kommer få begränsad ekonomisk effekt men den har ett viktigt symbolvärde. Vi menar att den ekonomiska volymen måste ökas.
- Parametrarna Vatten/Avfall och Kemikalier är "lågt hängande frukter" för många fartyg. Fartygsägare kan därför med relativt små ekonomiska investeringar bidra till att minska utsläpp till havet och atmosfären samtidigt som man lättare uppnår en högre miljöklass i systemet. (Föreningen har under senaste veckorna blivit varse att flera fartyg avstått från att utföra miljöförbättrande åtgärder avseende parametrarna Vatten/Avfall och Kemikalier i väntan på klarhet över miljöincitamentsmodellen (exempelvis byte till bionedbrytbara oljor, Kemikalier etc.))
- Förbud mot dumpning av toalettavfall i Östersjön träder inte ikraft än på många år och då endast för passagerarfartyg, varpå incitament för att lämna iland alternativt rena detta avfall utöver lagstadgade krav fortsatt bör ges.

- Enligt gällande lagstiftning är det tillåtet att släppa ut reningsvattnet från s.k. skrubber-anläggningar överbord. Fartyg som istället lämnar iland detta avfall bör fortsatt premieras.

En återgång till Svensk Sjöfarts förslag ger att 80% av miljörabattsmodellen styrs mot luftemissioner och uppmuntrar till byte av bränsle samtidigt som man fortsatt behöver beakta utsläpp till vatten och hantering av kemikalier för att erhålla max incitament.

Med ovan i beaktande kan Svensk Sjöfart inte ge stöd till ett miljöincitamentsystem som exkluderar/inte beaktar utsläpp av förorenat vatten, minimering av avfall och hantering av kemikalier.

Sjöfartsverkets skrivelse till Infrastrukturministern och Miljöministern år 2015

Intressant att notera är att Sjöfartsverket själva så sent som 2015 i en skrivelse till Infrastrukturministern och Miljöministern bad om "utökad handlingsutrymme" för att utforma ett "tidsenligt miljöstyrmedel" (farledsavgifterna) för att "öka styrningen mot en mer miljövänlig sjöfart" och "inte bara verka för minskade luftföroreningar utan även annan miljöpåverkan såsom utsläpp av toalettavfall från fartyg". Svensk Sjöfart välkomnade skrivelsen 2015 och vi är av den bestämda uppfattningen att ett avvikande från skrivelsens innebörd ges en rimlig förklaring. Skrivelsen kan ses här: <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/05/Sjofartsverkets-skrivelse-toaavfall.pdf>

Storleken på samt utbetalning av miljörabatten

En ytterligare anledning till bekymmer är att storleken på miljörabatten under branschgruppens möten minskat från 100 mkr SEK till 80 mkr. Branschgruppens första möte "resulterade i slutsatsen att de 100 mkr som idag används till miljöincitament ska behållas och i första hand användas för att stödja enskilda redares satsningar på att minska miljöpåverkan från sitt/sina fartyg"¹. Svensk Sjöfart finner det olyckligt att det remitterade förslaget endast omfattar 80 mkr och förespråkar därför att summan 100 mkr återinförs.

Svensk Sjöfart har under våren noterat att mindre än hälften av de medel vilka var avsatta till miljörabatt för första kvartalet 2018 betalats ut. För att säkerställa att medlen betalas ut till fullo så föreslår vi att föreskriften inkluderar en garanti att medlen skall komma sjöfarten tillgodo utan dröjsmål och att medlen ej fonderas eller förblir icke utbetalda utan särskilt förekommen anledning.

Övriga förslag

Vi anser också att beredskapsavgiften som ingår i Farledsavgifterna inkluderas i miljödifferentieringen för att därmed öka miljörabatten liksom vi i övrigt önskar återropa föreningens tidigare framförda ståndpunkter och förslag i tidigare remissyttranden gällande farledsavgifterna, såsom:

- Inför ett passageraravgiftstak

¹ Sjöfartsverkets PM – Diarienummer 18-00788

- Inför en frekvensanlöps-rabatt från och med andra anlöpet
- Införa ytterligare dräktighetsklasser eller en linjär skala

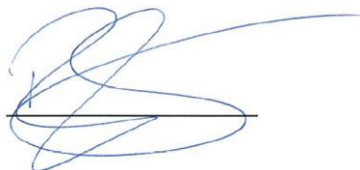
Rederiernas hållbarhetsarbete undermineras

Svensk Sjöfart menar att de rederier som har ambitionen att ligga i hållbarhetens absoluta framkant bör premieras, vilket också var det initiala syftet med att införa en miljöstyrning i farledsavgiften. Bland våra medlemmar finns åtskilliga exempel där man tyvärr upplever att man missgynnas på bekostnad av fartyg som sällan anlöper Sverige och som inte har lika höga hållbarhetsambitioner men som erhållit lägre kostnadsökningar i det nya systemet. Det kommer vi aldrig acceptera. Avslutningsvis vill vi uppmärksamma er på följande kommentarer från våra medlemmar:

- "M/S XXXX har nyss bytt köldmedier till ett miljövänligt alternativ för att hoppa upp en CSI-klass. Inte bra att sådana miljöinitiativ nu motverkas genom att bara fokusera på utsläpp i skorstenen"
- "Det är en självklarhet för oss att lämna iland vårt toalettavfall trots att det är tillåtet att dumpas i havet. Varför är det inte lika självklart för Sjöfartsverket?"
- "Vi har bytt till biologiskt nedbrytbar olja i propellerhylsan och fått poäng för det. Nu tas poängen bort..."
- "Vi har minskat kemikalieanvändningen till minimum och använder miljövänliga alternativ där det går. Minskningen har sparat oss pengar men kostnaden för dom miljövänliga alternativen gör att det på totalen ökat våra kostnader. Men det var det värt eftersom det bidrog till att vi kom upp en klass i CSI och fick rabatt på farledsavgiften. Nu tappar vi miljöklassningen men står kvar med kostnaderna..."


Stockholm som ovan,

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART



Rikard Engström

VD



Fredrik Larsson

Miljöansvarig