

Stockholm 13 maj 2016

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter, dnr 16-00810

Vi, Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin, har fått Sjöfartsverkets förslag till föreskrifter om farleds- och lotsavgifter inkl. konsekvensutredning av de föreslagna förändringarna på remiss och anför följande.

Våra organisationer har följt Sjöfartsverkets arbete med förslaget till nytt avgiftssystem och även deltagit i den referensgrupp som bestått av kunder och intressenter. Referensgruppen har dock denna omgång snarast fungerat som en kanal för Sjöfartsverkets information än ett forum för dialog.

Sammanfattning

Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin framför sammanfattningsvis följande:

- Ökad anslagsfinansiering av Sjöfartsverket skulle förstärka Sveriges konkurrenskraft.
- Isbrytningen ska likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten.
- Det är främmande för all affärsverksamhet att använda avgiftssystem som konjunktursutjämnare. Vi ifrågasätter även att Sjöfartsverkets pensionsskuld ska vältras över på varuägarna.
- Sjöfartsverket har i det stora hela uppnått målet att skapa en tydligare avgiftsstruktur genom att renodla bland undantag och avgiftsreduktioner.
- Sjöfartsverket bör arbeta vidare med att effektivisera lotsningen med hjälp av ny teknik och de möjligheter som den öppnar upp för i syfte att undvika fortsatta höjningar av lotsavgifter.
- Det är bra att Sjöfartsverket har tagit fram ett förslag till nya föreskrifter med framförhållning så att berörda aktörer har tid att göra nödvändiga anpassningar.

- Principen med frekvensrabatter bör revideras, eftersom det missgynnar industrins varutransporter.
- Antalet dräktighetsklasser ska utökas för att inte skapa snedvridande tröskeeffekter.
- Det är bra att Sjöfartsverket har använt sig av en systematiserad metod för att kategorisera varor som lågvärdigt gods och samtidigt utökat antalet varor inom kategorin.
- Det miljöstyrmedel som Sjöfartsverket föreslagit kommer att inte att leda till önskad miljöstyrning. Verket måste öka differentieringen mellan de olika miljöklasserna.
- Sjöfartsverket bör redovisa effekterna även efter den aviserade, eventuella ökningen av avgifterna med 15 procent.

Förstärk konkurrenskraften genom ökad anslagsfinansiering

Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Med utgångspunkt i det övergripande transportpolitiska målet har vi framfört och står fortfarande fast vid att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör på sikt öka så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Vi har svårt att se hur Sjöfartsverket ska kunna fungera som ett affärsdrivande verk, eftersom verket i huvudsak arbetar med myndighetsutövande. Det finns en uppenbar risk att Sjöfartsverkets monopolställning utnyttjas i affärsdrivande syfte.

Det är av särskild vikt att isbrytningen likställs med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten. Regeringen bör gå Sjöfartsverket till mötes och finansiera isbrytningen fullt ut med anslagsmedel från och med 2017. Vi branschorganisationer har tidigare aktualiserat denna fråga med företrädare för regeringen. Viktigast är att konkurrenskraften inte försämras ytterligare genom ökade farleds- och lotsavgifter. I det fall regeringen i budgetarbetet för 2017 inte vill medverka till en ökad anslagsfinansiering av isbrytningen via statsbudgeten rekommenderar vi regeringen att studera alternativa finansieringsmöjligheter inom Utgiftsområde 22: Kommunikationer som gör det kostnadsneutralt för staten att finansiera isbrytningen. Det skulle innebära att en ökning av farleds- och lotsavgifterna med cirka 15 procent kan undvikas. Svaveldirektivet har medfört en konkurrenssnedvridning gentemot stora delar av EU och övriga världen och således en försämring av konkurrenskraften för svensk industri.

Det ska råda konkurrensneutralitet mellan trafikslagen och det transportpolitiska målet om tillgänglighet ska styra servicenivån för till exempel lotsning och isbrytning. Sjöfarten är en oersättlig del av transportsystemet och skulle kunna användas i större utsträckning för att avlasta landtransporter med kapacitetsproblem. Fartygstransporter är dessutom många gånger det mest energieffektiva och miljövänliga transportsättet.

Kommentarer till Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell

Vi vänder oss mot att Sjöfartsverkets räntabilitetsmål ska nås genom ökade avgifter när volymerna minskar. Det är främmande för all affärsverksamhet att använda avgiftssystem som konjunktursutjämnare. Effekten blir att varuägarnas kostnader ökar och därmed eroderas näringslivets konkurrenskraft ännu mer, vilket i sin tur leder till att Sjöfartsverkets intäkter minskar ytterligare. Det blir en negativ spiral som inte är till gagn för varken Sverige, Sjöfartsverket eller varuägarna. Vi ifrågasätter även att Sjöfartsverkets pensionsskuld ska vältras över på varuägarna.

När det gäller avgiftsmodellen som sådan, har verket i det stora hela uppnått målet att skapa en tydligare avgiftsstruktur genom att renodla bland undantag och avgiftsreduktioner. Det är positivt att korssubventioneringen mellan farleds- och lotsavgifter ytterligare minskar och att samma principer för dräktighetsklassificering ska gälla för de två avgifterna. Däremot anser vi det inte rimligt att lotsavgifterna hela tiden ökar utan Sjöfartsverket bör arbeta vidare med att effektivisera lotsningen med hjälp av ny teknik och de möjligheter som den öppnar upp för i syfte att undvika fortsatta avgiftshöjningar. Det är glädjande att Sjöfartsverket denna gång har tagit fram ett förslag till nya föreskrifter med framförhållning så att berörda aktörer har tid att göra nödvändiga anpassningar.

Föreslaget anlöpstak missgynnar industrins varutransporter

Sjöfartsverket har i sitt förslag justerat anlöpstaket från dagens fem respektive två debiterade anlöp per månad för passagerarfartyg respektive övriga fartyg till maximalt fem debiterade anlöp för samtliga fartyg. En frekvensrabatt ska utgå redan efter två anlöp i månaden. Verket anger att detta leder till ökad tydlighet och minskad konjunkturkänslighet, eftersom antalet anlöp bedöms vara mer stabilt än mängden gods och antalet passagerare. Det är främst passagerarfartygen som kommer att kunna ta del av frekvensrabatten och nå taket. Vi anser att principen med frekvensrabatter bör revideras, eftersom detta enligt Sjöfartsverkets beräkningar är en orsak till ökade kostnader för bulkfartyg, containerfartyg och torrlastfartyg (tabell 3 i Sjöfartsverkets konsekvensutredning dnr 16-00810) och kommer således att leda till ytterligare konkurrensnackdelar för svensk exportindustri. Dessutom ges även andra fartyg än passagerarfartyg incitament att försöka nå upp till det nya taket, vilket enligt oss medför risk för en inlåsnings effekt för viss fartygskapacitet och kan således utgöra ett hinder för effektivt utnyttjande av befintlig fartygskapacitet. Detta kommer också att missgynna köpare av godstransporter till sjöss och därmed bidra till urholkad konkurrenskraft.

Öka antalet dräktighetsklasser

Vi anser vidare att det är för stora steg mellan de föreslagna dräktighetsklasserna. Ett fartyg som hamnar precis över en gräns och exempelvis har en nettodräktighet på 6 050 ton betalar en avgift för dräktighetsklass 5, vilket är oproportionerligt hög i jämförelse med avgiften för ett fartyg på precis under 6 000 ton. Denna skillnad kan inte motiveras av att det något större fartyget skulle ha en intjänandeförmåga som är i proportion till skillnaden i avgift. För att inte

skapa snedvridande tröskeleffekter anser vi att Sjöfartsverket ska utforma dräktighetsklasserna stegvis med endast 1 000 ton mellan varje klass upp till 20 000 ton. Därefter kan något större intervall införas.

Lågvärdigt gods

Vi tillstyrker att Sjöfartsverket har använt sig av en systematiserad metod för att kategorisera varor som lågvärdigt gods och samtidigt utökat antalet varor inom kategorin. Enligt vår mening finns det anledning att bygga in regelbunden översyn av kategoriseringen av lågvärdigt gods i avgiftsmodellen, eftersom prisfluktuationerna är stora över tid. Exempelvis sjönk järnmalmpriset med över 40 procent under 2015.

Miljöåtgärder får inte bli olönsamma

Sjöfartsverket har valt att ersätta dagens miljöstyrmedel med ett nytt som beaktar fartygets totala miljöpåverkan och att mäta denna påverkan enligt miljöindexet Clean Shipping Index (CSI). CSI mäter fartygets miljöprestanda inom fem områden: koldioxid; kväve; svavel och partiklar; miljöfarliga ämnen ombord; samt vatten- och avfallshantering. Vi anser att det är viktigt att ha en miljörabatt för att långsiktigt förbättra sjöfartens miljöprestanda. Vi anser vidare att det är bra att verket valt ett befintligt index som flera varuägare tidigare använt och det är också bra att indexet ser till hela fartygets miljöpåverkan. Dock befarar vi att den önskade miljöstyrningen uteblir enligt remitterat förslag. Differentieringen mellan de olika miljöklasserna är alldeles för liten och det blir helt enkelt för svårt och dyrt att nå de högsta miljöklasserna som medger en mer kännbar nedsättning av anlöpsavgiften. Exempelvis är det för en specifik varuägare mer än en miljon kronor dyrare att ha igång katalysatorerna för NOx-rening på ett av fartygen än att acceptera den lägre miljöklassen D/E enligt förslaget. Sjöfartsverkets förslag till miljödifferentering riskerar med andra ord att inte ens täcka driftkostnaden för befintliga miljöförbättrande åtgärder på fartygen.

Vi föreslår därför som ett tillägg att fartyg som angör Sverige ska nå miljöklass A om de är bland de främsta med högst miljöprestanda inom områden "kväve" och "koldioxid" även om de inte kommer upp i tillräckligt högt poängantal inom övriga områden. Förslagsvis skulle de bästa tio procenten av fartygsflottan inom områden "kväve" och "koldioxid" kunna räknas till de med högst miljöprestanda och nå miljöklass A. Det skulle ge större incitament till att fortsätta nyttja befintlig utrustning och att vidta ytterligare miljöåtgärder på fartygen. Vi föreslår vidare att Sjöfartsverket redan under 2018 följer upp om miljödifferenteringen så långt har lett till önskad styrning och redovisar detta publikt.

Sjöfartsverket anger i "Redovisning av uppdrag att utarbeta en finansiell modell" (Dnr 15-02391) att "om Sjöfartsverket väljer att gå vidare med ett miljöindex bör vägningsparametrarna ses över så att de ämnen, som ger störst miljönytta att reducera, också ges en större tyngd". I analysen som gjordes i samband med uppdraget pekades utsläpp av kväveoxider och koldioxid ut som de utsläpp som skulle ges prioritet i det fortsatta arbetet. Ett tillägg enligt vårt förslag ovan skulle alltså vara i linje med verkets tidigare prioritering.

Redovisa effekterna av ytterligare ökning av avgifterna

Sjöfartsverket bör redovisa effekterna även efter en eventuell ökning av avgifterna med 15 procent, eftersom det kan få stora konsekvenser för vissa fartyg och således varuägare. Baserat på Sjöfartsverkets egna beräkningar är vår bedömning att kostnaden för basindustrins sjötransporter generellt kommer att öka i och med den nya avgiftsmodellen. En ytterligare ökning av avgifterna med 15 procent kommer att ha en negativ påverkan på konkurrenskraften för den råvarubaserade basindustrin som ofta är världsledande inom sitt segment i ett läge där den redan är hårt prövad av kostnadsökningar på flera håll. Detta hotar i förlängningen välfärden och jobben, vilket knappast är avsikten med den nya avgiftsmodellen.

Enligt vår mening bör det övergripande syftet med en ny avgiftsmodell i slutändan vara att stärka svenskt näringslivs konkurrenskraft. Tillväxten i den svenska ekonomin är i hög grad beroende av de exportintäkter som industrin står för.

Med vänliga hälsningar



Per Bondemark
Ordförande
Näringslivets Transportråd
Telefon: 0243-726 13
E-post: per.bondemark@ssab.com



Mikael Möller
Näringspolitisk chef
IKEM
Telefon: 010-455 38 66
E-post: mikael.moller@ikem.se



Bo-Erik Pers
VD
Jernkontoret
Telefon: 08-679 17 01
E-post: bo-erik.pers@jernkontoret.se



Per Ahl
VD
SveMin
Telefon: 08-762 67 30
E-post: per.ahl@svemin.se



Karolina Boholm
Transportdirektör
Skogsindustrierna
Telefon: 08-762 72 30
E-post: karolina.boholm@skogsindustrierna.org