

Näringsdepartementet

Stockholm den 12 september 2003

103 33 Stockholm

### **Nya farledsavgifter, Ds 2003:41**

Skogsindustrierna får med anledning av remissen framföra följande synpunkter.

#### Allmänt

Skogsindustrin i Sverige har lång tradition och erfarenhet av sjöfart. Av näringslivets exporttransporter är branschens andel ca 30 procent och av den totala exportvolymen skogsindustriprodukter är drygt 60 procent sjöburet.

Sjöfarten har svaga punkter i låg frekvens i avgångar och höga investeringskostnader. Geografiskt givna avstånd och hanteringen i hamnar och terminaler är styrande. För att stärka sjöfartens konkurrenskraft har skogsindustrin lagt stor vikt vid teknikutveckling, miljöförbättringar och kostnadsrationaliseringar. Det sker fortlöpande, men måste drivas på om sjöfarten också i en framtid skall kunna klara att uppfylla kundernas krav på pris, tillförlitlighet, frekvens, leveranstider mm. Den här utvecklingen är en central fråga för skogsindustrins internationella konkurrenskraft.

#### Övergripande synpunkter

Syftet har varit att ta fram ett avgiftssystem som bättre speglar trafikens samhällsekonomiska marginalkostnader och som är mer rättvist och effektivt.

Skogsindustrierna tycker att utredningen kommer en bit på väg. Vi beklagar emellertid att man varit alltför bakbunden av statliga budgetkrav och Sjöfartsverkets finansiering för att kunna föreslå mer genomgripande förändringar. Den samlade nivån på sjöfartsavgifterna förblir oförändrad. Förslagen om justeringar i avgiftssystemet är dock välgrundade och bör genomföras så snart som möjligt.

#### Kostnadsansvaret

Sjöfartskollektivet har under lång tid hårt kritiserat nuvarande politiska avsteg inom sjöfarten från kostnadsansvarets grundprinciper. Därför fanns stora förhoppningar på att denna utredning skulle lyckas lägga fram ett helt nytt avgiftssystem, konkurrensneutralt gentemot andra trafikslag. Utredaren har dock sett på den uppkomna kritiken, som ett ifrågasättande av transportpolitikens ”fundamenta”, som alls inte skall hanteras av utredningen. Skogsindustrierna har svårt att förstå detta och ser snarare att utredaren av statsfinansiella skäl inte tillåtits behandla frågan. Kostnadsansvaret hör naturligen hemma i en statlig utredning som denna. En mening som för övrigt uttryckts också av den förra Godstransportdelegationen.

Förslagen innebär således justeringar enbart inom ramen för nuvarande struktur. Positivt är att man samtidigt framhåller att ett ställningstagande för mer genomgripande förändringar kan komma längre fram. Utredaren hänvisar t.ex. frågor till den nu sittande Godstransportdelegationen, b l a. distansrelaterade avgifter samt hamnavgifterna. Skogsindustrierna måste dock beklaga att sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft inte tycks tas på större allvar än att frågan kan flyttas från utredning till utredning. Vi påminner om utredningen ”Svensk sjöfart – näring för framtiden”, som redan 1995 underströk, att avgiftssättningen mellan transportslagen måste bli mer konkurrensneutral. Idag 9 år senare konstaterar utredaren att ”de snedvridande effekterna är måttliga”. Vi menar att den slutsatsen bygger på en ofullständig analys av sjöfartens villkor. För varuägaren har den totala kostnadsbilden stor betydelse för valet av transportmedel. Nivån på hamnavgifterna är då viktiga, men dessa har utredaren inte sett som en statlig angelägenhet och lämnas utanför analysen. För sjöfarten blir därför resultaten i väsentliga avseenden missvisande i jämförelsen med konkurrerande trafikslag.

### Förändringar i avgiftssystemet

Utredningen pekar ut sjöfartens utsläpp av luftföroreningar som den klart dominerande marginalkostnadsposten. Storleken lämnas obesvarad med hänvisning till oklara och även divergerande värderingsmetoder och avgränsningsproblem. Skogsindustrierna har stor förståelse för de svårigheter som anförs och att det finns behov av ytterligare underlag.

Skogsindustrierna har ställt sig bakom marginalkostnadsprissättning som metod och var även positiv till införandet av miljödifferenterade sjöfartsavgifter i slutet av 90-talet. Vi såg dock också som angeläget att dessa kopplades till ett system med rabatter för reducerade utsläpp av kväve och svavel, med hänsyn till förväntade stora kostnadsökningar för miljöinvesteringar i fartyg och bränslen. Branschen förutsatte även att svenska myndigheter och politiker skulle intensifiera arbetet med en internationell samordning kring enhetliga avgiftsprinciper och likvärdiga spelregler på transportmarknaden. Vi kan idag konstatera att ännu så länge har inget annat land följt det svenska exemplet. Vi vill understryka att ett långsiktigt och robust avgiftssystem i grunden måste utformas inom EU.

I utredningen visas att sjöfarten i Sverige har en högre internaliseringsgrad än konkurrerande transportslag, såsom järnväg och lastbil. Dessutom, att färjor och passagerarfartyg i avsevärt lägre omfattning än övriga fartyg, täcker sina marginalkostnader genom de statliga sjöfartsavgifterna. En omfördelning av avgiftsbördan föreslås. Skogsindustrierna ser förslaget som väl motiverat.

Dagens miljöavgifter tas ut på basis av fartygens bruttotonnage (BT). Skogsindustrierna har under många år kritiserat att BT missgynnar näringens RoRo-fartyg och därmed kostnaderna för transportererna. RoRo-fartygen har lasten ”inombords” och får en ogynnsammare relation mellan betalande last och fartygets BT än andra fartyg. Skogsprodukterna är också relativt sett lågvärdigt gods, vilket förstärker det negativa utfallet med BT som avgiftsbas. Per ton är varuvärdet några procent av motsvarande inom exempelvis exporten av bilar.

Utredaren har haft ambitionen att ersätta BT med en alternativ avgiftsbas, som skulle ge ökad miljöstyrning och även en bättre koppling till sjöfartens dominerande marginalkostnader – emissionerna. Förtjänstfulla beräkningar har gjorts med fartygets motoreffekt som grund. Med hänvisning till ett behov av ytterligare underlag rörande värdering och beräkning av

utsläppen, överlämnas frågan om avgiftsbasen till Godstransportdelegationen. Skogsindustrierna har förståelse för svårigheterna. Vi noterar också att utredningen samtidigt poängterar att den inte långsiktigt därmed tagit ställning för BT som avgiftsbas. Som ovan framgått vill också Skogsindustrierna se en annan och mer rättvis avgiftsbas.

Utredningen tar upp, enligt vår mening en berättigad kritik av den godsbaserade farledsavgiften, men ingen förändring föreslås. Den avgiften, anser Skogsindustrierna, skall tas bort helt, eftersom den inte har någon koppling till sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader. Lastat och lossat gods är en viktig bas idag för finansieringen av Sjöfartsverket. Någon motsvarande avgift uttas dock inte av Vägverket, vilket utredningen noterar. Godsvolymen skogsprodukter på fartyg gör att en oproportionellt stor andel av Sjöfartsverkets kostnader faller på skogsindustrin. Även den nuvarande gränsdragningen mellan lågvärdigt och högvärdigt gods måste ifrågasättas. Vedråvara, med ett varuvärde på några tiotals ören per kg, klassificeras idag som högvärdigt gods, jämförbart med bilar, lastbilar, maskiner mm. Skogsindustrierna anser, att så länge frågan om kostnadsansvaret är olöst och godsavgiften är kvar, vore det rimligt att en avgift på passagerare på färjor övervägdes.

Skogsindustrierna är som framgått positiv till utredningens förslag till omfördelning av Sjöfartsverkets kostnader. Vi tycker också att utredningen kunde ha gått betydligt längre i omfördelningen mellan olika fartygskategorier. För skogsindustrins omfattande systemtrafik, där fler än 24 anlöp görs samt med NOX-, och svavelcertifikat, innebär förslagen oförändrade avgifter. Andra fartyg med färre anlöp per år eller de med fler än två per månad kommer dock att kunna se sina kostnader sjunka.

Avslutningsvis tillstyrker Skogsindustrierna förslaget rörande avgifter för kryssningstrafiken. Vi tillstyrker även förändringarna av föreslagna nya anlöpstak för handelsfartygen.

Beträffande de föreslagna nya stegen för rabatter för NOX- och svavelreduktion tillstyrks även dessa. Vi vill emellertid framhålla att vi har ökande problem att på kontinenten få tillgång på erforderliga volymer av lågsvavliga bunkeroljor.

SKOGSINDUSTRIERNA

Staffan Thonfors