

2011-03-09

Remissyttrande från Skogsindustrierna angående ändringar av Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:5) om farledsavgift

SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa- och pappers- samt den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 50-tal massa- och pappersbruk och cirka 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsnäringen sysselsätter direkt drygt 80 000 personer och exporterade för 129 miljarder kronor (2010).

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna tillstyrker Sjöfartsverkets ändring av föreskriften men vill även framhålla följande ståndpunkter:

1. Handelssjöfarten betalar för mer än sina kostnader
2. Bruttodräktighet ändras till nettodräktighet enligt Godstransportdelegationen
3. Definitionen av lågvärdigt och högvärdigt gods bör ändras

FÖRESLAGNA ÄNDRINGAR FÖRESKRIFTEN OM FARLEDSAVGIFT

De föreslagna ändringarna av föreskriften leder till en liten sänkning av farledsavgiften för sjöfartsverkets godskunder. Skogsindustrierna tillstyrker ändringen, men vill framhålla några brister med farledsavgiften som tidigare framförts.

FARLEDSAVGIFTEN HÖGRE ÄN MOTSVARANDE KOSTNADER

I den till remissen tillhörande konsekvensbeskrivningen skriver Sjöfartsverket att farledsavgiften täcker verkets kostnader för tjänster som tillhandahålls handelssjöfarten. Det är inte helt korrekt eftersom handelssjöfarten betalar högre avgifter än motsvarande kostnader, vilket också framgår av Sjöfartsverkets egna verksamhetsplaner. Redan Godstransportdelegationen (2004) påtalade att kostnader som inte har något samband med handelssjöfarten bör lyftas ut och finansieras i annan ordning, t ex , fritidsbåtar, myndighetsutövning och avkastningskrav på Sjöfartsverket.

Kostnadsavlastningen är viktig för att uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Internaliseringsgraden för sjöfarten är idag avsevärt högre än för konkurrerande trafikslag.

BRUTTODRÄKTIGHET ELLER NETTODRÄKTIGHET

Farledsavgiften består av flera komponenter med en del av avgiften som är miljö-differentierad, en del av avgiften är baserad på godsets vikt samt en del baserad på fartygets bruttodräktighet (volymmått).

Skogsindustrierna har under många år kritiserat att bruttodräktighet som bas missgynnar näringens RoRo-fartyg och därmed kostnaderna för transporter. RoRo-fartygen har lasten ”inombords” och får en ogynnsammare relation mellan betalande last och fartygets bruttodräktighet än andra fartyg. Skogsindustrierna är positiva till Godstransportdelegationens förslag att ändra avgiftsbasen till nettodräktighet. Netto är mer neutralt mellan fartygskategorier än dagens brutto. Ändringen till netto bör kunna ske redan till kommande årsskifte.

GODSAVGIFTER IFRÅGASÄTTS

Skogsindustrierna anser att den godsbaseade farledsavgiften borde 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 Trafikverket.

Godsvolymen skogsprodukter på fartyg är stor och en oproportionerligt hög andel av Sjöfartsverkets avgifter faller på skogsindustrin. Även den nuvarande gränsdragningen mellan lågvärdigt och högvärdigt gods måste ifrågasättas. Skogsprodukterna är också relativt sett lågvärdigt gods, vilket förstärker det negativa utfallet med bruttotonnage som avgiftsbas. Per ton är varuvärdet några procent av motsvarande inom exempelvis exporten av bilar. 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.

SKOGSINDUSTRINS SJÖTRANSPORTER

Sverige är världens näst största exportör av papper, pappersmassa och trävaror. Merparten av de cirka 20 miljoner ton som produceras årligen går på export via sjöfart. För massa- och pappersindustrin så utgör andelen sjötransporter vid export cirka 71 % och för sågverken är motsvarande siffra 65 % (år 2009). Detta betyder att skogsindustrin använder sjöfart för drygt 13,5 miljoner ton produkter för export. Dessa sjötransporter går i huvudsak i egen systemtrafik mellan Sverige och kontinenten. Härtill kommer en stor andel spotlaster speciellt för export av sågade trävaror. Totalt står skogsindustrins andel för 24 % av totalt lastade varor (exporten) för utrikes sjöfart och för cirka 4 % för inrikes sjöfart.

Stockholm, den 9 mars 2011
Skogsindustrierna

Karolina Boholm