

2012-12-03

Er ref: Roger Lindskog, Reidar Grundström,  
Thomas Ljungström, Anna Staaf  
Diariernr: 12-03318, 12-03319, 12-03320, 12-03321

Karolina Boholm  
[karolina.boholm@skogsindustrierna.org](mailto:karolina.boholm@skogsindustrierna.org)  
08-762 72 30  
070-202 98 69

## Yttrande över Sjöfartsverket avgiftsändringar

### SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna vill framhålla följande ståndpunkter:

1. Total kostnadsökning för alla förslag uppgår till cirka 30 MSEK per år
2. Ökade kostnader leder till sämre konkurrenskraft för svenska transportköpare. I en lågkonjunktur, som för närvarande, kan detta vara helt utslagsgivande för verksamheten
3. En samlad översyn av alla höjningar av transportrelaterade kostnader bör genomföras
4. Sjöfartsverket bör verka för att en sådan översyn sker, för att på sikt öka sjöfartens konkurrenskraft
5. Gränsen för avgiftsreduktion med avseende på kväveoxidutsläpp till 6 g/kWh tillstyrks
6. Skogsindustrierna förslår en ändring om ammoniakslip till 25 ppm
7. Skogsindustrierna anser att korssubventioneringar inte bör förekomma
8. Lotsavgiften innebär kraftiga höjningar, drygt 70 MSEK under 3 år
9. Istället för att fokusera på kostnadshöjningar, borde Sjöfartsverket modernisera och effektivisera lotsningsverksamheten t.ex. genom digitaliserade standardfärdplaner och lotsning från land
10. Förslaget om höjda lotsavgifter avstyrks
11. Höjningen av taxan för isbrytning på beställning tillstyrks
12. Farledsavgiften är högre än motsvarande kostnader för handelssjöfarten
13. Sjöfartsverket borde till större del anslagsfinansieras
14. Sjöfartsverket bör övergå till en nettobaserad avgiftsättning för farledsavgiften
15. Den godsbaseade farledsavgiften borde tas bort helt, eftersom den inte har någon koppling till sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader
16. Det är orimligt att vedråvara inte tas med på en lista över lågvärdigt gods när det uppenbarligen är gods med lågt värde!
17. Så länge frågan om kostnadsansvaret är olöst och godsavgiften är kvar, vore det rimligt att en avgift på passagerare på färjor övervägdes
18. Farledsavgifterna bör samordnas med farledsavgifter i Finland

### ALLMÄNNA SYNPUNKTER

Skogsindustrierna uppskattar det tydliga kundfokus som Sjöfartsverket numera har. Att Sjöfartsverket missade att skicka ut remissen till Skogsindustrierna väljer vi att se som ett misstag, som nu har korrigerats. Det är en stor fördel att

Sjöfartsverket skickar ut en konsekvensutredning kopplad till varje föreskrift som föreslås ändras. Det visar på bra kundfokus och att det finns en intern process i att analysera effekter för kunder och användare. Tidigare har Sjöfartsverket kritiserats för avsaknad av konsekvensanalyser. Skogsindustrierna anser också det mycket positivt att föreskrifter konsolideras, då det verkligen ökar läsbarheten för användarna. Dock är det idag svårt att se vilka delar av föreskrifterna som faktiskt har ändrats, då detta inte markerats på något sätt.

I alla bifogade konsekvensutredningar hänvisar Sjöfartsverket till att flera dialogmöten har skett med kunder och att planerna på ändringar i och med denna remiss tidigare har redovisats. Sjöfartsverket skriver vidare att ”ändringsförslagen därmed är väl förankrade i sjöfartsnäringen”. Skogsindustrierna anser detta påstående vara gravt vilseledande. Bara för att Sjöfartsverket har informerat om kommande förändringar betyder det inte att de är väl förankrade och att sjöfartsnäringen tillstyrker förslagen i alla delar. Skrivningen visar i så fall brist på insikt om vad kundfokus faktiskt är. Utöver detta så har på dessa dialogmöten inte redovisats exakta nivåer på kostnadshöjningarna som planerats, varför sjöfartsnäringen inte kan sägas ha tillstyrkt dessa. Vid dessa dialogforum har dessutom diskussioner och kritik framkommit från Sjöfartsverkets kunder. Att tydligt redovisa dessa hade varit på sin plats för att visa att verket verkligen lyssnar.

Total kostnadsökning för alla förslag uppgår till cirka 30 MSEK per år. Ökade kostnader leder till sämre konkurrenskraft för svenska transportköpare, varför dessa specifika avgiftshöjningar måste ses i ett sammanhang med andra ökande transportkostnader. Flera transportrelaterade avgifter och kostnader höjs samtidigt på grund av ”stuprörstänkande” inom transportpolitiken. För sjöfarten gäller, förutom höjda avgifter till Sjöfartsverket enligt denna remiss, även höjda avgifter till Transportstyrelsen samt de kommande svavelreglerna för sjöfarten. Skogsindustrierna anser att det saknas ett helhetsgrepp på dessa kostnadsökningar och en konsekvensanalys hur näringslivets konkurrenskraft påverkas. Sjöfartsverket ska verka för ökad sjöfart och just nu pekar alla faktorer åt fel håll. Skogsindustrierna anser därför att Sjöfartsverket borde anta en tydligare position gentemot Näringsdepartementet och regeringen för att främja sjöfarten. Transportkostnader är en konkurrensnackdel för Sverige på grund av långa avstånd inom landet och långa avstånd till exportmarknader. Skogsindustrierna har länge framfört krav på en samlad översyn. Vi ser gärna att även Sjöfartsverket verkar för en sådan översyn för att på sikt öka sjöfartens konkurrenskraft.

## MILJÖDIFFERENTIERAD FARLEDSAVGIFT

Farledsavgiften är differentierad för att stimulera ytterligare miljöåtgärder utöver de som är lagkrav. Skogsindustrierna tillstyrker därför skärpningen av gränsen för avgiftsreduktion med avseende på kväveoxidutsläpp till 6 g/kWh. För att stimulera till ökad användning av katalysatorer, och därmed sänkta kväveoxidutsläpp, är det viktigt att gränsen för högsta tillåtna nivå för ammoniakslip

höjs. Den tidigare gränsen var orimligt låg vid kontinuerliga driftsförhållanden. Dock ifrågasätter Skogsindustrierna den föreslagna höjningen till 20 ppm, på grund av indikationer från medlemsföretag om att 25 ppm är en mer rimlig nivå. Flera medlemsföretag har haft projekt tillsammans med katalysatortillverkare för att åtgärda brister med apparaturen och trots detta har nivåer om 20 ppm överskridits. Att sätta en gräns som fortfarande anses för låg finner vi ogenomtänkt. Skogsindustrierna saknar en analys och resonemang om detta i konsekvensutredningen. I brist på relevant underlag från Sjöfartsverket så föreslår Skogsindustrierna en ändring till 25 ppm.

Vad gäller mätning av kvävereducerande apparatur ombord på fartyget är det missvisande att påstå att redaren inte har några ökade kostnader då en mätning av en certifierad granskare naturligtvis innebär en kostnad, även om själva ansökan om ett kvävereduktionscertifikat inte kostar något. Skogsindustrierna tillstyrker ändå förslaget då det är viktigt att kontrollera att godkänd kvävereducerande utrustning verkligen reducerar kväve. En analys i konsekvensutredningen saknas dock om varför just tre år ska vara basen för ny mätning. En längre tidsperiod innebär lägre kostnader för redaren, men det måste vägas mot att utrustningen ger den utsläppsreduktion den är avsedd för. Sjöfartsverket har antagligen genomfört en sådan analys, men eftersom det inte finns redovisat är det svårt att kommentera avvägningen.

## LOTSNINGSAVGIFTEN

Skogsindustrierna delar Sjöfartsverkets uppfattning om att korssubventioneringar inte bör förekomma. Farledsavgiften ska inte subventionera lotsningsverksamheten. Dock är det ganska kraftiga höjningar som aviseras under en treårsperiod, totalt cirka 15-16 procent från 2011 års nivå eller i faktiska kronor drygt 70 MSEK. Att det går att ansöka om dispens från lotsplikt är naturligtvis positivt, men det gäller bara fartyg som gör många anlöp till svenska hamnar. Alla de fartygsanlöp som sker mer sällan, eller utan viss regelbunden frekvens, får därmed kraftigt höjda avgifter. För Skogsindustrins del fördyras råvaruimport och många mindre industrier till exempel sågverk påverkas negativt. De ökade lotsavgifterna sammantaget med andra kostnadsökningar gör att sjöfarten kommer att missgynnas. Enligt Sjöfartsverkets konsekvensanalys påverkar inte förslaget konkurrensituationen mellan kunderna. Skogsindustrierna vill poängtera att det kan påverka konkurrensituationen mellan Sjöfartsverkets kunder. För den kund som inte har möjlighet till dispens innebär den kraftiga avgiftsökningen en kostnad som motsvarande konkurrenter inte har. I en lågkonjunktur, som för närvarande, kan detta vara helt utslagsgivande för verksamheten.

Skogsindustrierna anser att Sjöfartsverket, istället för att fokusera på kostnads- höjningar, borde modernisera och effektivisera lotsningsverksamheten. Flera av de möjligheter som Lotsutredningens förslag bör prövas, som digitaliserade standardfärdplaner och lotsning från land. Det är enligt Skogsindustriernas mening önskvärt att teknikutvecklingen bejakas, även inom Sjöfartsverket. Skogsindustrierna avstyrker därför förslaget om höjda lotsavgifter.

## ISBRYTNING PÅ BESTÄLLNING OCH MOT ERSÄTTNING

Höjningen av taxan med 2 procent för isbrytning på beställning får anses som måttlig och berör inte det allmänna uppdraget om att upprätthålla farleder som isbrytningen ska göra.

## ÄNDRINGAR I FARLEDSAVGIFTEN

### Farledsavgiften högre än motsvarande kostnader

Farledsavgiften ska, definitionsmässigt, vara en avgift som ska täcka verkets kostnader för tjänster som tillhandahålls handelssjöfarten. Idag betalar dock handelssjöfarten 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 särskild ordning, t ex, sjöräddningen, 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. Sjöfartsverket borde till större del anslagsfinansieras.

### 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 transportererna. RoRo-fartygen har lasten ”inombords” och får en ogynnsammare relation mellan betalande last och fartygets bruttodräktighet än andra fartyg. Godstransportdelegationen på sin tid har föreslagit en nettobaserad parameter liknande den i Finland. Skogsindustrierna önskar att Sjöfartsverket nu på allvar överväger en övergång till en nettobaserad avgiftssättning. Netto är mer neutralt mellan olika fartygskategorier än dagens brutto. Ändringen till netto bör kunna ske redan till kommande årsskifte.

### Godsavgifter ifrågasätts

Skogsindustrierna anser att den godsbaserade farledsavgiften borde tas bort helt, eftersom den inte har någon koppling till sjöfartens samhällsekonomiska marginalkostnader. Vi ser lastat och lossat gods endast som en bas för finansieringen av Sjöfartsverket. Någon motsvarande avgift uttas inte av andra transportslag.

Godsvolymen skogsprodukter på fartyg är stor och en oproportionerligt hög andel av Sjöfartsverkets avgifter faller därför genom godsavgiften på skogsindustrin. Den nuvarande gränsdragningen mellan lågvärdigt och högvärdigt gods har Skogsindustrierna länge ifrågasatt. Skogsprodukterna är relativt sett lågvärdigt gods, vilket förstärker det negativa utfallet av bruttotonnage (liksom godsavgiften) 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. Den av Sjöfartsverket bifogade konsekvensutredningen analyserar inte dessa frågor utan nämner bara att en översyn har gjorts men att inga ändringar genomförts. En konsekvensutredning utan underlag och analyser kring detta måste konstateras vara bristfällig. Det är orimligt att vedråvara (rundvirke och flis sammantaget) inte tas med på en lista (bilaga 1 till föreskriften) över lågvärdigt gods när det uppenbarligen är gods med lågt värde!

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.

### Samordning med Finland

Skogsindustrierna vill även framhålla att farledsavgifterna bör samordnas med farledsavgifter i Finland. Detta då fartygsanlöp mellan de olika länderna fortfarande inte är helt synkroniserade och missgynnar optimal lastning. I vissa fall kan det till och med vara olönsamt att samlasta mellan länderna, vilket ger sjöfarten en onödig konkurrensnackdel. En bättre samordning skulle därigenom även kunna gynna miljön.

## 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 70 % och för sågverken är motsvarande siffra 65 %. Detta betyder att skogsindustrin använder sjöfart för drygt 14 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

2012-12-03

För Skogsindustrierna

Karolina Boholm  
Transportdirektör