

Stockholm 30 oktober 2014

Sjöfartsverket

601 78 Norrköping

Remissyttrande över Sjöfartsverkets reviderade förslag till nya föreskrifter om farledsavgift, dnr 14-02372

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

Våra organisationer har deltagit i den referensgrupp bestående av kunder och intressenter som följt sjöfartsverkets arbete med förslaget till nytt avgiftssystem och har tidigare gemensamt lämnat såväl två särskilda yttranden som ett remissyttrande (daterat 2014-08-22). Vi har också i ett epostmeddelande till Sjöfartsverkets ledning och styrelse (daterat 2014-09-25) uttryckt vår förvåning över att verket efter remisstiden tog tillbaka det gamla förslaget om att sänka vissa av de godsbaseerade delarna i farledsavgiften.

Att Sjöfartsverket, med stöd av sin styrelse, fattat ett beslut om att ta tillbaka det tidigare remitterade förslaget och att istället sänka uttaget av farledsavgifter med 45 miljoner kronor genom en sänkning av den fartygsbaseerade delen, kommer enligt vår bedömning inte att komma transportköparna till del. Sjöfartsverket anger svaveldirektivet och de ökade kostnader det medför redarna som en anledning till att verket istället valt att gå vidare med en enklare förändring. Enligt vår mening är det dock främst de företag som köper fartygstransporter som i slutändan kommer att drabbas av den årliga kostnadsökningen med 4-7 miljarder kronor, när svaveldirektivet träder ikraft den 1 januari 2015. Detta bekräftas av Redareföreningens ordförande Anders Boman som, enligt ett referat i Sjöfartstidningen den 9 oktober, i ett anförande vid Stockholms Sjöfartsdag sagt att: ”Men egentligen är svavelreglerna inte en fråga för oss utan för basindustrin, för det är den som kommer att få betala för det dyrare bränslet”.

Sjöfartsverkets agerande är inte heller i linje med skrivningen i budgetpropositionen för 2014, där den nu avgångna alliansregeringen angav att avsikten med sjöfartssatsningen var "ett led i regeringens ambition att stärka basindustrins konkurrenskraft". En anledning till skrivningen är just svaveldirektivets konsekvenser för transportköpare.

Vi är också kritiska till att verket har valt att under ett års tid jobba med en brett sammansatt referensgrupp, när man i slutändan väljer att inte lyssna på de som faktiskt köper, och betalar för sjötransporten. Organisationerna har redan i ett gemensamt särskilt yttrande (daterat 2014-05-12) angett att vi förordar ett större omtag av avgiftssystemet, som bland annat innebär en sänkning av de godsbaseade delarna av farledsavgiften, än den mindre justering av det befintliga systemet som nu remitterats av Sjöfartsverket.

Våra organisationer påpekar i det tidigare remissyttrandet vikten av att skilja på finansierande och miljöstyrande avgifter. Vi vill även i detta sammanhang lyfta fram att Sjöfartsverkets tillvägagångssätt riskerar att straffa de som var tidigt ute med miljöåtgärder ("early movers"), vilket framgår av Sjöfartsverkets egna beräkningar på hur det föreslagna reviderade avgiftssystemet slår på t.ex. skogsindustrins fartyg som tidigare fått en svavelnedsättning av farledsavgiften¹. Avgiften för dessa fartyg som inte betalat full svavelavgift beräknas öka med upptill 24 procent i och med det nya förslaget. Det kan också få som konsekvens att de som idag planerar att genomföra miljöinvesteringar utöver gällande lagstiftning ("new movers") inte kommer att göra dessa.

Vi önskar vidare ett förtydligande av de gjorda beräkningarna, främst med avseende på förslaget till kvävereduktion. Det går inte att utifrån resonemanget i de remitterade dokumenten "*Förslag till ändrade farledsavgifter från den 1 januari 2015*" och "*Konsekvensutredning angående förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgift*" utläsa, hur Sjöfartsverket beräknat för att komma fram till en sänkning av den totala avgiftsnivån med 45 miljoner kronor.


Organisationerna är också oroade över den ytterligare förkortade tiden mellan beslut om nya föreskrifter och implementering i praktiken. Systemets användare/kunder måste ha förutsättningarna klara i god tid innan implementering.

Sjöfartsverket aviserar att man har "ambitionen att på längre sikt göra ett större omtag av avgiftsmodellen". Vi transportköpare välkomnar en sådan ambition och den är också i linje med vad vi efterlyst både i referensgruppens arbete och i vårt gemensamma remissyttrande över det av Sjöfartsverket tidigare remitterade förslaget till ny avgiftsmodell. Vi har begärt en redovisning av Sjöfartsverket av hur arbetet med en mer genomgripande avgiftsreform ska läggas upp men måste konstatera att någon sådan redovisning inte heller finns med i det

¹ Skogsindustrin valde gemensamt i slutet av 90-talet att frivilligt sänka svavelhalten i det marina bränslet till 1 procent. Miljödifferieringen i farledsavgiften för svavel gav en viss rabatt, som dock inte täckte merkostnaden för bränslet med lägre svavelhalt. I och med att Sjöfartsverket nu kompenserar sig för bortfallet av svavelavgifter blir det nya avgiftssystemet en generell höjning av farledsavgiften, trots regeringens utlovade sjöfartsmiljard och avsedda stöd för konkurrensutsatt industri.

reviderade förslaget till nya föreskrifter om farledsavgift. Vi understryker också vikten av att den mer genomgripande översynen av avgiftsmodellen inte sker ”på längre sikt” som Sjöfartsverket skriver utan skyndsamt. Enligt vår mening bör det övergripande syftet med en genomgripande reform 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



Guy Ehrling
Kanslichef
Näringslivets Transportråd
Telefon: 08-640 36 59
E-post: guy.ehrling@gek.se



Magnus Huss
Förbundsdirektör
IKEM
Telefon: 010-455 38 61
E-post: magnus.huss@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