

Sjöfartsverket
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande

Er beteckning: 17-01633

Göteborg 2017-06-20

Remiss av förslag till ändring av tidigare remitterat förslag av föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Svensk Sjöfart har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne. Vi tar tagit del av förslaget och tillhörande konsekvensutredning och lämnar följande synpunkter.

Sammanfattning

Svensk Sjöfart avstyrker förslag om ytterligare höjning av lotsavgifter. Förslaget innebär försämrad konkurrenskraft för sjöfarten och därmed svensk industri. Svensk Sjöfart ser inte att den föreslagna avgiftshöjningen kommer att leda till någon ökad motprestation från Sjöfartsverket och vi ställer oss frågande till syftet med avgiftshöjningen. Enligt regeringsformen ska en avgift motsvaras av en motprestation annars måste det anses vara en skatt. Vi ber verket utreda denna fråga utifrån de grundlagsrättsliga delarna.

I linje med tidigare remissyttrandet avstyrker Svensk Sjöfart förslag på ny avgiftsmodell då beräkningar visar att sjöfartens konkurrenskraft påverkas negativt och att det leder till minskad miljöstyrning. Vi har även tidigare framfört kritik, och ställer oss fortsatt mycket frågande, till Sjöfartsverkets avsikt att minska kraftigt i reduktion av lotsrabatt i Trollhätte kanal, Vänern och Mälaren. Detta går helt emot de politiska intentionerna att flytta mer gods till sjöfart. Dagens regelverk är orimligt då det idag inte går att bygga en hållbar affär runt trafik på de inre vattenvägarna, här bör verket ta ett större ansvar.

Vidare frågar vi oss om det är meningen att Sjöfartsverkets obalans i ekonomin ska minska sjöfartens konkurrenskraft och motverka utvecklingen till mer miljö- och klimatsmarta transporter? Vi efterfrågar ett helhetsgrepp och översyn av Sjöfartsverkets organisation och avgifter samt finansiering av kostnader kopplade till Sjöfartsverkets verksamhet. Bland annat bör det ses över hur lotsningsverksamheten kan effektiviseras till exempel vad det gäller struktur av lotsområden och delande av resurser och utökad flexibilitet. Detta är särskilt viktigt då verksamheten idag inte är finansierad av sig själv.

Tidigare förslag och remissprocesser

Svensk Sjöfart har aktivt följt Sjöfartsverkets process med förslag till nytt avgiftssystem och tidigare genomförda och aviserade höjningar av farleds- och lotsavgifter. Svensk Sjöfarts medlemmar har lagt åtskilligt med tid på att göra beräkningar och analysera Sjöfartsverkets förslag och lämnat synpunkter och beräkningsexempel till Sjöfartsverket.

Svensk Sjöfart gav den 30 maj 2016 remissyttrandeⁱ på förslag på ny avgiftsmodell samt den 10 november 2016 remissyttrandeⁱⁱ på förslag om avgiftshöjning med 8 procent gällande farledsavgifterna och 5 procent gällande lotsavgifterna.

Svensk Sjöfart har tagit del av alla inkomna remissvar på ovannämnda remisser. Vi förvånas över och är bekymrade över att Sjöfartsverket inte tycks beakta kritik och synpunkter från berörda aktörer rörande bland annat bristerna i processen, konsekvensutredningen och risken för *modal backshift* som konsekvens av förslagen.

Vi efterlyser att Sjöfartsverket tydliggör hur man hanterar synpunkter som lämnas på remisser. Transportstyrelsen är ett bra exempel på hur detta kan göras. Det är viktigt med transparens i hur remissynpunkter behandlas för att inte remissförfarandet ska framstå som ett spel för galleriet, utan att man de facto ser det som en möjlighet att justera förslaget till det bättre.

Förslaget går emot politiska ambitioner om att stärka sjöfartens konkurrenskraft

Svensk Sjöfart är positiv till de politiska ambitioner som finns för att stärka sjöfartens konkurrenskraft, vilket är avgörande för att få till mer klimatsmarta transporter och att nyttja de infrastrukturella resurserna på ett mer hållbart sätt. Sjöfartsverkets förslag till att få en budget i balans genom att ytterligare höja avgifterna påverkar sjöfartens konkurrenskraft negativt och därmed svensk industri. Att belasta befintlig sjöfart med mer avgifter blir en nedåtgående spiral och går tväremot de politiska ambitionerna om mer gods och passagerare på köl.

Vi ställer oss vidare mycket frågande till Sjöfartsverkets avsikt att minska kraftigt i reduktion av lotsrabatt i Trollhätte kanal, Väner och Mälaren. Vi vill särskilt framföra vår oro för att kraftigt reducera rabatterna för lotsning i Vänertrafiken. Industrin runt Väner har signalerat att endast en liten kostnadsökning innebär överflyttning av godstransporter från sjöfarten till väg och järnväg. I bifogat beräkningsexempel innebär de högre lotsavgifterna i realiteten en avgiftsökning på 88 procent, vilket är över 10 % av den totala transportkostnaden. *Se bilaga 1: Beräkning Erik Thun AB.* Såväl forskning som praktisk erfarenhet visar att en sådan stor höjning av avgifterna som föreslås innebär att godset kommer flytta över från sjö till land. Vi ser dessutom att samma rederier oftare än acceptabelt får vänta länge på denna tjänst de nu ska betala kraftigt ökade avgifter för. Vi utgår från att förslaget på kraftiga höjningar innebär en väsentligt förbättrad service.

Flertalet remissinstanser har i tidigare remissvar uttryckt oro för konsekvenserna av förslagen. Som exempel kan nämnas att ***"Trafikverket ställer sig frågan om vissa delar av det som föreslås i den nya avgiftsmodellen kan komma att innebära en försämrad konkurrenskraft för sjöfarten som trafikslag. Trafikverket tänker då bl.a. på de föreslagna sänkningarna av rabatterna på lotsavgifterna för leder i Göta älv/Trollhätte kanal, Väner och Mälaren"***.

Förra året gav regeringen i uppdragⁱⁱⁱ åt Sjöfartsverket att, i nära samarbete med Trafikverket analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfarten och kustsjöfarten i Sverige, identifiera eventuella hinder mot en utveckling samt vid behov föreslå åtgärder i syfte att främja förutsättningarna för sjöfartens gods- och persontransporter. En av åtgärderna som föreslås i Sjöfartsverkets slutrapport^{iv} är: ***"Gör en fördjupad konsekvensanalys av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell och undersök vilka effekter den får för ny och befintlig inlands-, kust- och närsjöfart och hur godsflödena påverkas"***. Svensk Sjöfart skulle välkomna en fördjupad konsekvensanalys och vi menar att det bör göras innan ny avgiftsmodell införs.

I Sjöfartsverkets slutrapport står vidare att ***"Även statliga avgifter (lots- och farledsavgifter) utgör en viktig del av transportkostnaden. I förhållande till vinstmarginalen står de statliga avgifter för en förhållandevis stor andel av kostnaderna"***^v. Och att avgifterna kan ***"ha stor betydelse för att inte tappa befintliga transportupplägg med sjöfart. Detta gäller i synnerhet den trafik som har långa lotsningar och inte minst trafik i de områden som idag har lotsrabatt (Väner och Mälaren)"***. I rapporten konstateras även ***"Sannolikt kommer den nya avgiftsmodellen ha en negativ inverkan på befintlig inlands-, kust- och närsjöfart, inte minst när det gäller sjöfarten till och från Väner"***^{vi}.

Vi har i tidigare remissyttrandet påpekat att vi inte stödjer förslaget på ny indelningen i dräktighetsklasser.

Transportstyrelsens översyn av lotsplikten

Svensk Sjöfart följer Transportstyrelsens initiativ^{vi} att göra en översyn av lotsplikten i Sverige. I Transportstyrelsens arbete utvärderas dagens lotsplikt och utformningen av kraven på lots i framtiden ska ses över. Vi menar att även detta arbete bör beaktas i den större översyn och långsiktighet vi efterfrågar ovan.

Korssubventionering från farledsavgifterna till lotsningsverksamheten

Idag finansieras Sjöfartsverkets lotsningsverksamhet delvis genom farledsavgifterna. Vi noterar i remissen att lotsavgiftshöjningar föreslås för att "lotsverksamhetens intäkter ska täcka större delar av sin egen kostnad". Med avseende på korssubventionering av lotsningsverksamheten med farledsavgifterna saknar vi i remissen information om hur farledsavgifterna påverkas/justeras med anledning av de föreslagna höjningarna av lotsavgifterna. Avser Sjöfartsverket att vid höjning av lotsavgifter i så fall kompensera sjöfartsnäringen med motsvarande sänkning av farledsavgifter?

Vi har även noterat att Sjöfartsverket i förslaget till ny avgiftsmodell avser att införa en så kallad beredskapsavgift som en del av farledsavgiften. I förslaget är beredskapsavgiften en del av farledsavgiften som inte är miljödifferenterad och för många rederier har beredskapsavgiften stor inverkan på de totala farledsavgiftskostnaderna. Svensk Sjöfart ställer sig högst tveksamma till om denna beredskapsavgift uppfyller kraven på skatt kontra avgift och vi ber verket utreda detta vidare.

Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell styr fel

Sjöfartsverket hänvisar i remissen till tidigare remiss med förslag på ny avgiftsmodell (dnr 16-00810). Förslaget på ny avgiftsmodell har kritiserats kraftigt, bland annat för att den inte leder till nödvändig miljöstyrning. Och i linje med Svensk Sjöfarts synpunkter har flertalet andra remissinstanser uttryckt oro för att förslaget innebär att gods- och passagerartransporter på köl kommer att minska. Synpunkter har även framförts om bristfällig dialog i framtagandeprocessen samt att förslaget inte är tillräckligt genomarbetat och att det finns allvarliga brister i konsekvensutredningen. Svensk Sjöfart förvånas och oroas över att Sjöfartsverket inte tycks ta till sig av de många remissinstansernas befogade farhågor.

Det är viktigt med signalvärdet till de rederier som gör stora investeringar i miljö- och klimatförbättrande åtgärder. De föreslagna avgiftshöjningar och förslaget på ny avgiftsmodell skickar fel signaler och hämmar utvecklingen. För att en avgiftsmodell ska vara miljöstyrande och gynna den hållbara sjöfarten så måste den som helhet uppmuntra snarare än straffa de rederier som redan idag gjort stora miljöinvesteringar, s.k. *early movers*.

Svensk Sjöfart har även tidigare framfört att det faktum och att spelreglerna för den nya avgiftsmodellen inte är klara innebär allvarlig tidsproblematik gällande kontraktsförhandlingar och budgetar. Branschen behöver tillräckligt med implementeringstid för en seriös hantering av frågan.

Svensk Sjöfart har under många år aktivt drivit på för en vidareutveckling av Sjöfartsverkets farledsavgifter och hamnarnas avgifter vilket inte minst har visats genom ett antal partsöverenskommelser mellan Sjöfartsverket, föreningen Svensk Sjöfart och Sveriges Hamnar. Både Svensk Sjöfart som förening men framförallt våra medlemmar är världsledande i att proaktivt och konkret arbeta med miljö- och klimatförbättrande åtgärder. Vi har även i denna process i flera fall försökt stå Sjöfartsverket bi, men har upplevt processen som stängd. Detta är förvånande med tanke på samarbetet som drivit miljöutvecklingen under många år.

Svensk Sjöfart noterar att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag^{viii} att göra en miljökonsekvensanalys av Sjöfartsverkets föreslagna förändringar i farledsavgiften.

Konsekvensutredning

Den tillhörande konsekvensutredningen anser vi är bristfällig och framförallt saknar vi en analys över hur förslaget påverkar konkurrenskraften för sjöfarten, men också hur svensk konkurrenskraft generellt påverkas av de föreslagna ytterligare höjningarna av lotsavgifter. Svensk Sjöfart vill i sammanhanget understryka att vi även i tidigare remissyttranden påpekat att Sjöfartsverkets konsekvensutredningar till remisser gällande farleds- och lotsavgifter varit undermåliga. Vi har även noterat att också andra remissinstanser har haft synpunkter på konsekvensutredningarnas kvalitet.

Vi noterar att Regelrådet i yttrandet till tidigare remisser i frågan konstaterat att **"det saknas en samlad bedömning av avgiftshöjningarnas effekter för hela näringen"** och att **"Regelrådet finner av denna anledning av förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag är bristfällig"**.

Trafikverket skriver i tidigare remissvar gällande Sjöfartsverkets avgiftshöjningar att **"man bör ställa sig frågan hur den nu aviserade höjningen av avgifterna kommer att påverka konkurrenskraften för sjöfarten som trafikslag"**.

Svensk Sjöfart anser att det är anmärkningsvärt att Sjöfartsverket inte tycks ta till sig av kritiken och vi är bekymrade över vilka konsekvenser det får för sjöfarten och därmed svensk industri.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström

VD

Christina Palmén

Föredragande

ⁱ Svensk Sjöfarts remissyttrande avseende Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter (dnr. 16-00810) <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/2016-05-30-Remissyttrande-avseende-forslag-till-nya-foreskrifter-om-farleds-och-lotsavgifter.pdf>

Bilaga med beräkningsexempel: <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Bilaga-1-Exempelberakningar-1-12..pdf>

ⁱⁱ Svensk Sjöfarts remissyttrande avseende Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farleds- och lotsavgifter (dnr. 16-03061)

<http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/16-03061-Remissyttrande-Forslag-till-andringar-av-foreskrifter-om-farleds-och-lotsavgifter.pdf>

ⁱⁱⁱ Regeringsuppdrag dnr N2016/01639/MRT <http://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2016/03/uppdrag-att-analysera-utvecklingspotentialen-for-inlandssjofart-och-kustsjofart/>

^{iv} Slutrapport - Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige, Sjöfartsverket dnr. 16-00767

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Farleder-och-underhall/Uppdrag-for-okad-kust--och-inlandssjofart/>

^v Sida 21 Slutrapport - Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige, Sjöfartsverket dnr. 16-00767

http://www.sjofartsverket.se/pages/106206/Slutrapport_rev_2017-01-17.pdf

^{vi} Sida 55 Slutrapport - Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige, Sjöfartsverket dnr. 16-00767

http://www.sjofartsverket.se/pages/106206/Slutrapport_rev_2017-01-17.pdf

^{vii} Transportstyrelsen - Översyn av lotsplikt <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Sjotrafik-och-hamnar/Lotsning/oversyn-av-lotsplikt/>

^{viii} <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/04/trafikanalys-far-i-uppdrag-att-gora-en-miljokonsekvensanalys-av-farledsavgiften/>