



Stockholm 2016-05-31

Ref Diarienummer 16-00810

Konsekvensutredning ang. Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter, dnr 16-00810

Sveriges Hamnar är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. I dag har vi ett 60-tal anslutna hamnar med totalt cirka 3 800 anställda.

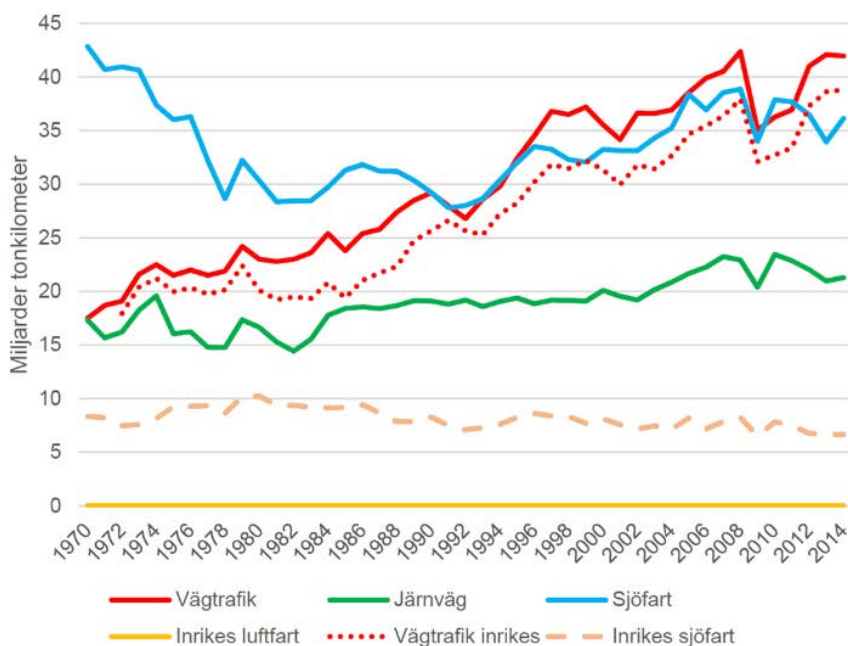
Sveriges Hamnar har följt Sjöfartsverkets arbete med förslaget till nytt avgiftssystem och även deltagit i den referensgrupp som består av kunder och intressenter. Referensgruppen har snarast fungerat som en kanal för Sjöfartsverkets information än ett forum för dialog.

Under våren presenterade Sjöfartsverket sitt slutliga förslag till nytt avgiftssystem i remiss med diarienummer 16-00810.

Sveriges Hamnar känner mycket stor oro över det nya förslaget som vi inte anser har konsekvensutretts tillräckligt väl för att kunna införas redan den 1 januari 2017.

För att nämna några delar av förslaget, som vi känner stor oro över, kan nämnas följande:

Det nya avgiftsförslaget är inte designat enligt Sveriges intentioner, i bland annat EUs vitbok för transporter, om en överflyttning från väg till sjöfart och järnväg. Med stor sannolikhet kommer förslaget istället att styra trafik bort från sjöfarten! Detta i ett läge då vi måste agera kraftfullt för att ha en rimlig chans att uppnå målen. Tilläggsas kan att det faktum att Sverige och Finland är de enda land som belastar branschen med farledsavgifter och då har Finland halverat sina avgifter i syfte att stimulera sjöfarten. I figuren nedan visar Trafikanalys rapport på att ett trendbrott måste till snarast.



Figur 1.2: Godstransportarbete per trafikslag 1970-2014.
Källa: (Trafikanalys, 2015)





Vidare kan vi konstatera att kryssnings- och färjetrafiken kommer att stå inför stora utmaningar med det nya förslaget. Även detta måste anses vara oroväckande då Regeringen i sin maritima strategi vill utveckla Sverige som kryssnings- och passagerardestination. Genom en minskad kryssnings- och passagerartrafik står den svenska turistnäringen inför stora utmaningar, med minskade intäkter till näringen såväl som till statskassan.

Vad det beträffar inlands- och kustsjöfarten känner Sveriges Hamnar även där oro. Det nya förslaget har enligt Sjöfartsverket ”tagits fram för att möta den pågående strukturomvandlingen av sjönäringen och för att öka förståelsen för Sjöfartsverkets prissättning. Modellen har gjorts så enkel, rättvis och transparent som möjligt för att sjöfartsnäringen och transportköparna ska få en ökad förståelse för Sjöfartsverkets prissättning, men också lättare kunna förutse kostnaderna vid valet av transport.” Av förslaget framgår att de rabatter som idag finns i systemet försvinner vilket generellt sett är positivt. Problemen uppstår när systemet ska förändras över en natt. Som exempel kan nämnas att när rabatten av lotsavgiften för sjöfarten på Vänern försvinner ökar kostnaderna med upp emot 130 procent. Liknande situation, med mycket stora kostnadsökningar, uppstår för kryssningstrafiken i och med att bland annat rabatten för ”turn around” försvinner.

I det nya förslaget föreslås en beredskapsavgift för lotsning som innebär att alla betalar solidariskt för beredskapen. I vissa av våra medlemshamnar drabbar det hamnens kunder olyckligt då de får betala för något de inte själva använder. Trelleborgs Hamn har till exempel 12 RoPax-fartyg som regelbundet trafikerar hamnen. Samtliga dessa 12 fartyg har lotscertifikat som bekostas av rederiet själva. Utöver Dessa 12 fartyg har hamnen 30-40 olika fartyg per år som behöver lots. Totalt betalar Trelleborgs Hamns kunder ungefär 10 miljoner kronor i beredskapsavgifter, för samtliga fartyg, trots att rederierna köpt lotscertifikat för 18 000 kr per person för de som bär ansvaret ombord. Ett orimligt stort solidaritetskrav att ställa på rederierna som angör Trelleborgs Hamn.

Flertalet av Sveriges Hamnars medlemsföretag ställer sig frågande till de siffror som presenteras i den mindre konsekvensutredning som Sjöfartsverket själva utfört i samband med att förslaget presenterades. Egna beräkningar på olika fartyg visar inte liknande siffror som de Sjöfartsverket presenterat. Till exempel, för passagerarfartyg presenterar konsekvensutredningen en genomsnittssänkning på minus 6 procent medan andra beräkningar visar på höjningar på 30-100 procent. Ett annat exempel är oljetankfartyg där det i konsekvensutredningen står att förslaget i genomsnitt innebär en sänkning på minus 9 procent samtidigt som beräkningar bland Svensk Sjöfarts medlemmar visar på ökning på 30-48 procent.

Vidare har Sjöfartsverkets egen konsekvensutredning förutsatt att isbrytningen ska finansieras av staten. Ett förslag vi från Sveriges Hamnar naturligtvis tycker vore en mycket bra lösning. Problemet är dock att det inte finns några politiska beslut om att så ska ske och därmed borde Sjöfartsverket presenterat en konsekvensutredning som inkluderar isbrytningen. Blir inte det statliga stödet till isbrytningen förlängt kommer avgifterna generellt att höjas med ytterligare cirka 15 procent.

Vidare saknas delar i konsekvensutredningen gällande exempelvis miljö-, trafiksäkerhetsaspekter samt konkurrens mellan transportslagen. Dessutom anser vi att det kan finnas besparingar i Sjöfartsverkets verksamhet där exempelvis andra myndigheter kan utföra vissa uppdrag som idag utförs av Sjöfartsverket (exempelvis Trafikanalys). Även detta borde utredas i syfte att hålla farledsavgifterna så låga som möjligt.



Sveriges Hamnar

Ett förbund inom **TRANSPORTFÖRETAGEN**

Sveriges Hamnar önskar av ovanstående anledning att Trafikutskottet beslutar om att genomföra en grundlig konsekvensutredning av förslaget till nytt avgiftssystem för sjöfarten före det att det inrättas.

Med vänlig hälsning

Mikael Castanius
Branschchef, Sveriges Hamnar