

REMISSYTTRANDE

2014-08-22

Sjöfartsverket
601 78 NORRKÖPING

**Förslag till ny avgiftsmodell för farledsavgifter och lotsavgifter från Sjöfartsverket
Dnr 14-02371, 14-02372**

Näringslivets Transportråd, Skogsindustrierna, Jernkontoret, Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter SveMin och Innovations- och kemiindustrierna IKEM som fått Sjöfartsverkets förslag på remiss anför följande.

Organisationerna anser att större strukturellt grepp bör tas på de svenska sjöfartsavgifterna och föreslår att Sjöfartsverket hos Näringsdepartementet/regeringen och Riksdagens Trafikutskott skaffar sig ett politiskt mandat för detta. Nyckelorden för ett bredare strukturellt grepp bör vara att skapa förutsättningar för bibehållen och helst även ökad konkurrenskraft i det svenska näringslivet, inom svensk sjöfartsnäring samt även skapa förutsättningar för mera stabila intäkter till Sjöfartsverket genom en kraftigt ökad anslagsfinansiering av verksamheten.

Våra organisationer har deltagit i den referensgrupp bestående av kunder och intressenter som följt arbetet med förslaget till nytt avgiftssystem och har tidigare lämnat ett gemensamt särskilt yttrande som vi nu följer upp. I det särskilda yttrandet föreslås att ett bredare strukturellt grepp tas än i det föreliggande förslaget och vi föreslår att det gemensamma särskilda yttrandet läggs till grund för fortsatt arbete inom Sjöfartsverket med ett nytt avgiftssystem.

Det remitterade förslaget till nytt avgiftssystem innebär minskade avgifter med cirka 45 miljoner kronor per år från och med den 1 januari 2015. Summan motsvarar den permanenta ökningen av anslaget i statsbudgeten till Sjöfartsverket med samma belopp från och med i år 2014. Den föreslagna sänkningen på 45 miljoner kronor har lagts ut genom en utökning av de varugrupper som ska betraktas som lågvärdiga (18 miljoner kronor), en generell minskning av avgiftsnivån (20 miljoner kronor) samt en ökning av miljödifferenteringen (5-10 miljoner kronor). Den föreslagna sänkningen är dock minst sagt blygsam ställt mot de ökade kostnader för transportköpare som EU:s svaveldirektiv beräknas innebära från och med samma tidpunkt, 2015. Totalt beräknas kostnaden för svenska transportköpare på grund av svaveldirektivet vara i storleksordningen 4-7 MDSEK, enligt Trafikanalys.

Sjöfartsverket har vidare av regering och riksdag i statsbudgeten för 2014 erhållit utökat anslag i form av en treårig ökning 2014-2016 med totalt 300 miljoner kr per år. Av den årliga ökningen i budgeten avsåg 200 miljoner utgifter för isbrytning och 100 miljoner kanalverksamhet. I budgetpropositionen för 2014 angav regeringen att: "De föreslagna åtgärderna beräknas stärka den ekonomiska ställningen i Sjöfartsverket. Därmed minskar behovet av avgiftsökningar som är ett led i regeringens ambition att stärka basindustrins konkurrenskraft".

Organisationerna konstaterar att dessa – av regeringen i budgetpropositionen för 2014 tillförda medel under en treårsperiod på 900 miljoner kr - inte beaktats i Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell, något som skulle underlättat omställningen för den råvarubaserade spetsindustrin till de nya förutsättningar som EU:s svaveldirektiv innebär.

Som framgår av det särskilda yttrandet som lämnats i samband med arbetet i referensgruppen anser vi transportköpare att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering bör öka så att de fasta kostnaderna (ca 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Exempelvis bör isbrytning likställas med vinterväghållning på väg och järnväg och finansieras över statsbudgeten. Vi anser att det transportpolitiska målet om tillgänglighet ska styra servicenivån för till exempel lotsning och isbrytning.

Beskrivningen i avgiftsförslaget av effekterna för olika branscher

I det remitterade förslaget beskrivs effekterna för branscherna; olja, skog, järn-, stål- och gruvbranschen samt för containermarknaden. Oljebranschen får lägre kostnader genom den nya avgiftskonstruktion som föreslås. Förändringarna för skogsindustrin blir enligt det remitterade materialet små på grund av avgiftskonstruktionen, men den gynnas av att en stor andel skogsindustriprodukter inkluderas i kategorin lågvärdigt gods. Förändringarnas påverkan på järn-, stål- och gruvbranschen är enligt det remitterade materialet svårare att förutsäga då en del segment får det billigare och en del dyrare. Bedömningen är att gruvbranschen kommer att gynnas av förändringarna och att järn- och stålindustrin kommer att få högre kostnader om avgiften för det lågvärdiga godset, där järnmalmens är inkluderat idag, höjs med 10 procent. Att fler insatsvaror till stålindustrin definieras som lågvärdiga kan mildra den totala effekten. Utifrån vissa förutsättningar så fördyras dock fraktkostnaden vilket kan drabba enskilda företag. Vad gäller containerfartygen beräknas det segmentet enligt det remitterade materialet i genomsnitt få en sänkning av farledsavgifterna med fem procent. Fartyg med mycket gods gynnas av avgiftsväxlingen medan fartyg med lite gods gynnas av den lägre avgiften.

Organisationerna anser att nuvarande system med låg- och högvärdigt gods bör behållas med de av Sjöfartsverket föreslagna förändringarna. Enligt vår mening kan ytterligare analyser av effekterna av avgiftsförslaget för olika branschers konkurrenskraft komma att behöva genomföras enligt nedan.

Okoordinerade skatte- och avgiftshöjningar eroderar näringslivets konkurrenskraft

Hittills under 2010-talet har flera transportfrågor varit aktuella och dessvärre leder flertalet av förslagen och besluten till kostnadsökningar som påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt. Förutom de nya reglerna för svavel i marint bränsle ska läggas kraftigt ökade banavgifter – en fyrdubbling till år 2025 jämfört med 2010-års avgiftsnivå, kommande införande av ERTMS, Transportstyrelsens kraftigt höjda avgifter och ökande kostnader för drivmedel. Tillsammans innebär detta stora kostnadsökningar för transportköpare.

Vi transportköpare konstaterar i vårt gemensamma särskilda yttrade att de svenska transportmyndigheterna idag inte har regeringens uppdrag att koordinera sina olika avgiftshöjningar. Vi föreslår därför att regeringen ger samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen – i uppdrag att koordinera sina framtida avgiftshöjningar och att genomföra gemensamma, samlade konsekvensanalyser.

Våra organisationer har liksom regeringens Logistikforum uppmanat Näringsdepartementet att låta genomföra en konsekvensanalys av de sammantagna effekterna för transportnäringen och näringslivets konkurrenskraft av ökade kostnader. I december 2012 fick VTI i uppdrag av regeringen att ta fram ett kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. I uppdraget som ska redovisas den 1 november 2014 angavs: "VTI bör även ta fram underlag utifrån Sveriges geografiska förutsättningar samt näringslivets totala kostnadsbild och konkurrenssituation i olika delar av landet avseende trafikens samhällsekonomiska kostnader".

För svenska transportköpare är internationell konkurrenskraft av stor vikt, då det avgör förmågan att vara framgångsrik på världsmarknaden eller ej. Med detta avses inte konkurrenskraft mellan olika transportslag utan företagens samlade förmåga att konkurrera på den internationella marknaden. Exempel från den råvarubaserade spetsindustrin blir extra tydliga eftersom den agerar på en världsmarknad med ett globalt pris som sätts av marknaden och inte av företagen. Alla extra kostnader på grund av regleringar etc. påverkar således direkt företagets konkurrenskraft och lönsamhet och därmed jobb och tillväxt i Sverige. Politiska förslag som ökar kostnaderna för den råvarubaserade spetsindustrin bör därför även beakta vilka effekter förslagen har på företagets konkurrenskraft. Detta gäller inte minst transportkostnaderna.

Organisationerna utgår mot bakgrund av det lämnade regeringsuppdraget till VTI att en samlad översyn sker av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet. Innan Sjöfartsverket fattar beslut om införande av ett nytt avgiftssystem bör en avstämning ske mot VTI:s avrapportering av regeringsuppdraget som ska lämnas senast den 1 november i år. Vi noterar även att regeringen i våras beslöt att uppdra åt Statskontoret att följa upp Trafikverkets och Transportstyrelsens verksamhet och resultat. Även inom ramen för detta regeringsuppdrag bör myndigheternas avgifter på transportslagen analyseras.

Skilj på finansierande och styrande avgifter

Organisationerna efterlyser att Sjöfartsverket i sitt förslag till ny avgiftsmodell tydligt anger vilka avgifter som har styrande och vilka som har finansierande syfte. Så är nu inte fallet i det remitterade materialet.

I det remitterade avgiftsförslaget anges att arbetet med att differentiera farledsavgifterna mot ett miljöindex kommer att fortsätta i samarbete med hamnarna, redarna samt fartygsagenterna. Inriktningen är att gå över till ett miljöindex senast 2017. Samtidigt understryks i flera olika avsnitt i avgiftsförslaget vikten av att skapa en mera jämn intäktsbas för Sjöfartsverket. Organisationerna menar att detta bör ske genom en ökad anslagsfinansiering av olika verksamheter och inte genom kompensationer via förändringar i avgiftssystemet.

Det anges i det nu remitterade avgiftsförslaget att: "I och med att de nya gränsvärdena för svavel i marint bränsle träder i kraft den 1 januari 2015 avskaffas svavelhalten som avgiftsparameter. Den bruttobaserade delen av farledsavgifterna föreslås efter ikraftträdandet att vara miljödifferentierad med avseende på utsläpp av enbart kväveoxider."

Vidare anges i avgiftsförslaget att: "Föreslagen modell bedöms ge en mer stabil intäktsbas till Sjöfartsverket samtidigt som förslaget innebär en allmän sänkning av avgifterna med 45 miljoner kronor inräknat den utökade definitionen av lågvärdigt gods. Om ingen reglering i enlighet med förslaget ovan kommer till stånd måste Sjöfartsverket ändå förändra dagens system för att kompensera intäktsbortfallet från svavelavgiften".

Organisationerna menar att det ligger i sakens natur att miljöstyrande avgifter leder till ett intäktsbortfall om avgiften har avsedd verkan. Miljöstyrande avgifter bör vara utformade så att aktörer kan kompenseras för sina merkostnader för olika omställningar – d.v.s. ha ett tydligt incitament. Med Sjöfartsverkets sätt att resonera blir den svavelavgift som föreslås avskaffas den 1 januari 2015 en finansierande avgift för verkets ekonomi och inte – vilket syftet hela tiden varit vid dess införande - en miljöstyrande avgift.

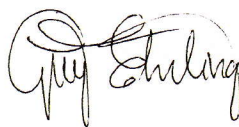
Samma olyckliga sammanblandning av finansierande och styrande avgifter finns i Sjöfartsverkets treårsplan för 2015-2017 som i våras lämnades till regeringen och där det anges: "En översyn av gällande miljödifferntiering pågår och innefattar bland annat en strävan efter att tillämpa ett erkänt miljöindex som återspeglar ett fartygs totala miljöpåverkan. En förändrad miljödifferntiering får dock inte utformas så att intäkterna från farledsavgifterna minskar". Organisationerna anser därför även att nya miljöindex bör utvecklas i brett samarbete med såväl den transportköpande industrin som sjöfartsnäringen. Använd befintliga och vedertagna index istället för att utveckla egna.

Finland planerar för sänkta farledsavgifter

Organisationerna anser att planerna i Finland på att sänka farledsavgifterna bör analyseras av Sjöfartsverket som ett led i arbetet med en ny avgiftsmodell. Enligt ett förslag ska farledsavgiftens pris per enhet sänkas med fokus på lastfartyg i de bästa isklasserna. Isbrytarna ska befrias från farledsavgiften på statliga farleder. Målet är att halvera maximiavgifterna för de stora fartygen i samtliga fartygsklasser. Den relativt största ekonomiska nyttan av sänkningen riktas mer till lastfartyg än till passagerarfartyg. Lagändringen avses vara tillfällig och gälla 2015–2017. Ingen banavgift ska tas ut i godstrafiken 2015–2017. Lagen om farledsavgift och banavgiftslagen ändras temporärt för att svara mot de kostnader som utrikeshandeln orsakas av svaveldirektivet som träder i kraft 2015. En finsk proposition kommer att lämnas i samband med statsbudgeten i september 2014 och denna bör noggrant analyseras av Sjöfartsverket.



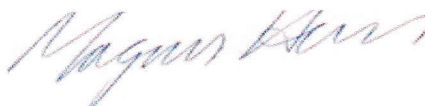
Per Bondemark
Ordförande
Näringslivets Transportråd
Telefon: 0243-72613
E-post: per.bondemark@ssab.com



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



Bo-Erik Pers
VD
Jernkontoret
Telefon: 08-679 17 01
E-post: bo-erik.pers@jernkontoret.se



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