



Stockholm 18 februari 2014

Synpunkter på Sjöfartsverkets förslag till ett nytt avgiftssystem

Med anledning av Sjöfartsverkets förslag till ett nytt avgiftssystem (januari 2014) vill Näringslivets transportråd, Jernkontoret, Skogsindustrierna, SveMin och Preem Shipping lämna följande synpunkter:

1. Generella strukturella synpunkter

- Vi förordar att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering ökar så att de fasta kostnaderna (ca 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas. Endast direkta kostnader kopplade till farleder och lotsning tas ut av brukarna.
- Vi har svårt att se hur Sjöfartsverket ska kunna fungera som ett affärsdrivande verk. Det är myndighetsutövande som verket i huvudsak arbetar med.
- Svaveldirektivet innebär konkurrensnedvridning gentemot stora delar av EU och övriga världen och således en försämring av konkurrenskraften för svensk industri och sjöfart. Det är viktigt att konkurrenskraften inte försämras ytterligare genom ökade kostnader som drabbar sjöfarten.
- Det ska råda konkurrensneutralitet mellan trafikslagen.
- Sjöfarten är en viktig del av transportsystemet och skulle kunna användas i större utsträckning för att avlasta landtransporter med kapacitetsproblem. Fartygstransporter är dessutom många gånger det mest energieffektiva transportsättet.
- Om volymtransporter läggs på andra trafikslag riskeras Sverige miljömål.
- Sverige är ett av världens mest exportberoende länder med drygt 50 procent av BNP från export av varor och tjänster, vilket är mer än många andra länder (t.ex. Tyskland 46 procent och USA 11 procent).
- Sveriges export består av till stor del av industrivaror (nästan 70 procent) och övriga varor (nästan 20 procent). Närmare 90 procent är alltså varuexport och resten tjänsteexport.
- Mer än 90 procent av utrikeshandeln (export och import) går på köl.

2. Tidplan

- För kort tid mellan beslut om nytt avgiftssystem och implementering i praktiken.
- Systemets användare/kunder måste ha förutsättningarna klara i god tid innan implementeringen.
- Tidplanen för remissbehandling är för snäv då den infaller delvis under semesterperioden i juli. Det blir i praktiken en remisstid på en månad i juni för en ny avgiftsmodell. Remisstiden ska förlängas till det planerade kundrådet den 11 september 2014.
- Svårt att få till samråd mellan Näringslivets transportråd, branschorganisationerna och berörda företag på grund av sommar och semester.

3. VTIs regeringsuppdrag

- Vi vill uppmärksamma Sjöfartsverket om VTIs regeringsuppdrag att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. I uppdraget ingår "även att ta fram underlag utifrån Sveriges geografiska förutsättningar samt näringslivets totala kostnadsbild och konkurrenssituation i olika delar av landet avseende trafikens samhällsekonomiska kostnader". Det är rimligt att Sjöfartsverket i sitt arbete med en ny avgiftsmodell även tar till sig vad andra transportmyndigheter gör för analyser av avgifter och kostnader för transporter och ser till helheten enligt lämnade regeringsuppdrag.
- Regeringen skriver i utredningsuppdraget till VTI även att "Frågan om en rättvis och effektiv prissättning av transporter kräver fortsatt arbete avseende att uppdatera forskning och data i syfte att bättre belysa transporternas samhällsekonomiska kostnader".

4. Transportmyndigheterna bör koordinera sina planerade avgiftshöjningar

- Transportmyndigheterna har idag inte regeringens uppdrag att koordinera sina olika avgiftshöjningar. Vi föreslår därför att Sjöfartsverket med hänvisning till punkten 3 föreslår att regeringen ger samtliga transportmyndigheter – Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen – i uppdrag att koordinera sina framtida avgiftshöjningar och att genomföra gemensamma, samlade konsekvensanalyser.

5. Kommentarer till Sjöfartsverkets avgiftssystem

- Vi är generellt positiva till översynen av avgiftssystemet, men de föreslagna justeringarna måste underbyggas med konsekvensanalyser.
- Vi vänder oss mot att Sjöfartsverket säger sig vilja använda det nya avgiftssystemet som konjunktursutjämnare. Det är främmande för all affärsverksamhet.
- Rabattförslagen anser vi generellt vara acceptabla. Vad gäller kryssningsfartygen anser vi att dessa i fortsättningen inte bör rabatteras i avgiftssystemet. Om kryssningsfartygen ska

subventioneras, ska det ske av de som gynnas ekonomiskt av kryssningstrafiken. Exempelvis i Stockholm av Stockholms stad eller Stockholms hamnar.

- Det ges enligt vår mening en dold rabatt till passagerarfartygen i och med anlöpstaket. Vi förordar därför en höjning av anlöpstaket för dessa fartyg, alternativt införande av en passageraravgift.
- RoRo-fartyg betalar 39 procent av antalet anlöp medan passagerarfartygen betalar endast 5 procent av anlöpen.
- Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Detta ska också styra servicenivån för lotsning och isbrytning.
- Behåll nuvarande system med låg- och högvärdigt gods. Införandet av ytterligare en mellannivå skulle bli otydligt för kunden och inte bidra till strävan efter ökad transparens.
- Tidsbaserad lotstaxa är ok med de föreslagna justeringarna.
- De 90 MSEK som finns för miljödifferentering ska användas till att utveckla fartygen så att de klarar av de hårdare miljökraven.
- Miljöindex bör utvecklas i brett samarbete med industrin och sjöfartsnäringen. Använd befintliga och vedertagna index istället för att utveckla egna.
- Vi förordar användning av moderna tekniska lösningar, i stil med GOTAPP, som kan effektivisera för Sjöfartsverket och dess kunder.

Med vänliga hälsningar

Jenni Ranhagen

Senior Advisor

Telefon: +46 8 679 17 52

E-post: jenni.ranhagen@jernkontoret.se

På uppdrag av:

Näringslivets Transportråd
– för transportköpare

JERNKONTORET



SveMin

