

Näringslivets Transportråd

– för transportköpare

2018-06-27

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgift, dnr 18-02291

Näringslivets Transportråd (NTR) har fått Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgift på remiss och lämnar ett yttrande enligt nedan. NTR är en branschorganisation för varuägare tillika transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Flera medlemsföretag är stora transportköpare av sjöfrakter. Sjöfarten är ett mycket viktigt trafikslag för både import och export som tidigare inte getts tillräckligt stor transportpolitisk uppmärksamhet. Glädjande nog är en omsvängning på väg.

NTR har tillsammans med flera medlemsorganisationer¹ länge aktivt följt Sjöfartsverkets arbete med utformningen av avgiftsmodellen och utvecklingen av farleds- och lotsavgifterna. Vi har även yttrat oss gemensamt över Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell i maj 2016 samt andra förslag till föreskriftsförändringar, senast i oktober 2017.

Sammanfattning

Näringslivets Transportråd framför sammanfattningsvis följande:

- NTR ställer sig bakom valet av miljöparametrar och den föreslagna viktningen av dessa. Dock bör viktningen löpande följas upp och utvärderas.
- NTR är fortsatt skeptiska till att Sjöfartsverkets avgiftsmodell kommer att leda till önskad miljöstyrning, eftersom miljöincitamentet är begränsat.
- NTR föreslår att Sjöfartsverkets utrymme för miljöincitament ökas genom anslagsfinansiering av isbrytningen.
- NTR menar att det krävs positiva ekonomiska incitament för att få varuägare att i större utsträckning välja sjöfrakt framför landtransport. Exempelvis ett mer långsiktigt ECO-bonussystem.

¹ Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin

Bakgrund

Svaveldirektivet som trädde ikraft den 1 januari 2015 har medfört en konkurrenssnedvridning gentemot stora delar av EU och övriga världen och således haft en negativ påverkan av konkurrenskraften för svensk industri. Tillsammans med en mer generell strukturell förändring inom sjöfartsnäringsen har detta bidragit till att sjötrafiken har minskat, vilket i sin tur lett till minskade intäkter samtidigt som Sjöfartsverkets kostnader inte har minskat i motsvarande grad. För att parera den försämrade ekonomin har Sjöfartsverket stegvis höjt farleds- och lotsavgifterna de senaste åren. Senast höjdes farleds- och lotsavgifterna med nio respektive fem procent den 1 januari 2018. Sjöfartsverket har också meddelat att lotsavgiften även framöver ska höjas med fem procent årligen och farledsavgiften indexregleras. Till detta kom införandet av det nya avgiftssystemet vid årsskiftet 2017/18, vilket lett till kraftiga kostnadsökningar för vissa fartygstyper. Något som NTR m.fl. påpekade i ett remissvar 2016-05-13.

Trafikanalys har tidigare på regeringens uppdrag analyserat miljökonsekvenser av Sjöfartsverkets nya farledsavgiftssystem (Trafikanalys PM 2017:9) och konstaterat att incitamentet blir för litet för att motivera investeringar och andra åtgärder i miljösyfte. Trafikanalys menar att särskilt angelägna, ofta mer kostsamma, miljöåtgärder riskerar därför att utebli. Bland annat färjerederier har sagt att förändringen i miljöstyrningen innebär att det blir mer lönsamt att stänga av katalysatorer än att ta de ökade driftskostnaderna och försöka kvalificera sig för miljörabatter.

Näringslivets Transportråd, Innovations- och kemiindustrierna (IKEM), Jernkontoret, Skogsindustrierna och SveMin framförde också kritik mot miljöstyrningen i det gemensamma remissyttrandet 2016-05-13: *”Det miljöstyrmedel som Sjöfartsverket föreslagit kommer inte att leda till önskad miljöstyrning. Verket måste öka differentieringen mellan de olika miljöklasserna”*.

Mot bakgrund av den framförda kritiken initierade Sjöfartsverket ett projekt i slutet av 2017 för att stärka farledsavgifternas miljöstyrande effekt och då särskilt gällande kväveoxidutsläppen. NTR har ingått i referensgruppen för projektet, där främst valet av miljöparametrar och viktningen av dessa diskuterats. Utöver NTR har Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Skeppsmäklareföreningen, Fossilfritt Sverige, Trafikanalys och Transportstyrelsen ingått i Sjöfartsverkets referensgrupp.

Föreslagna ändringar leder inte till effektivare miljöstyrning

I nuvarande avgiftsmodell används fem olika miljöparametrar medan det remitterade förslaget innehåller endast miljöprestandan på tre parametrar: kväveoxid (NO_x) med viktning om 50 procent, koldioxid (CO₂) med viktning om 30 procent och svaveloxid och partiklar (SO_x och PM) med viktning om 20 procent. För att bemöta kritiken om att miljöincitamentet blir för spretigt har Sjöfartsverket efter diskussioner i referensgruppen valt bort parametrarna vatten

och avfall samt kemikalier i enlighet med sin egen tidigare analys² i vilken det framgick att utsläpp av NO_x, CO₂ och partiklar bör prioriteras i det fortsatta arbetet med miljöstyrmedel. NTR stödjer därför förslaget samtidigt som vi anser att vatten och avfall samt kemikalier också är viktiga miljöparametrar. Viktningen bör därför följas upp och utvärderas. I flera svenska hamnar pågår redan aktiviteter för att förbättra hanteringen av de nu utelämnade parametrarna och i vissa hamnar får fartyg avgiftslättnader om de utnyttjar landbaserade faciliteter kopplade till vatten och avfall samt kemikalier.

NTR anser dock att det nya förslaget inte kommer att leda till ökad miljöstyrning, eftersom miljöincitamentet på 80 miljoner kronor per år är begränsat i förhållande till de investeringar som behövs för förbättringar med avseende på NO_x, CO₂ och SO_x/partiklar. Dessutom har basen för beräkning av miljörabatt, som är fartygsdelen i farledsavgiften, minskat i och med den nya avgiftsmodellen och införandet av en beredskapsavgift. Beredskapsavgiften har räknats av fartygsdelen av farledsavgiften.

I dagsläget avsätter Sjöfartsverket årligen cirka 80 miljoner kronor eller knappt sju procent av farledsavgifterna till miljöincitament. I början av arbetet med miljöincitament kommunicerade Sjöfartsverket dock felaktigt att det fanns 100 miljoner kronor att fördelade till miljöförbättrande åtgärder. Enligt Näringslivets Transportråd behövs det ökade resurser till miljöincitament för att farledsavgifterna ska få en tydligare miljöstyrande effekt samtidigt som det inte får leda till ytterligare avgiftshöjningar. NTR har länge förespråkats anslagsfinansiering av isbrytningen och ser ökade anslag som ett sätt att möjliggöra starkare miljöincitament.

NTR har under våren kunnat notera att mindre än hälften av de medel som var budgeterade till miljörabatter för första kvartalet 2018 har betalats ut. Enligt Sjöfartsverket är en anledning till detta att få fartyg hittills certifierat sig enligt Clean shipping index. Verket förväntar sig att fler hinner göra det under resten av året och kommer då att kunna ta del av miljörabatten även retroaktivt. Vi anser att det är viktigt att säkerställa att medlen betalas ut till fullo och föreslår att Sjöfartsverket kommer med ett förslag till hur de avser att arbeta för att det ska bli så.

Positiva incitament behövs för mer attraktiv sjöfart

NTR är generellt starkt kritiska till trenden med kraftiga kostnadsökningar inom sjöfarten. Detta försämrar möjligheterna till att realisera sjöfartens utvecklingspotential och riskerar snarare leda till att skapa en negativ spiral med minskande sjöfrakt, vilket i sin tur skulle tvinga Sjöfartsverket till allt kraftigare avgiftshöjningar i syfte att säkerställa sina intäkter. De uttalade politiska ambitionerna om ökad överflyttning från land till sjö hänger helt enkelt inte ihop med den förda politiken.

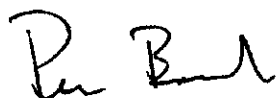
NTR anser att det istället krävs positiva ekonomiska incitament för att få transportköpare att välja sjöfrakt framför landtransporter istället för en generell ökning av skatter och avgifter

² Dnr 15-02391 - Sjöfartsverkets redovisning av regeringens uppdrag (N2015/5048/SUBT) om att utreda en finansiell modell

inom andra trafikslag. Exempelvis framförs i en del sammanhang införandet av kilometerskatt/vägsplitageskatt som ett sätt att genom ökad beskattning av vägtransporter förbättra sjöfartens förutsättningar. Enligt vår mening skulle det dock endast leda till försämrad konkurrenskraft för transportköpare. Det krävs istället åtgärder som gör att sjöfarten i sig blir mer attraktiv för att få till stånd en överflyttning till sjö. NTR:s främsta förslag, som vi har framfört ett stort antal gånger och står fast vid, är att Sjöfartsverkets anslagsfinansiering på sikt bör öka så att de fasta kostnaderna (cirka 90 procent av totala kostnaderna) kan täckas.

Exempel på andra åtgärder som vi har framfört tidigare och som skulle göra sjöfarten mer konkurrenskraftig är ECO-bonus för varuägare som väljer miljösamt, bättre infrastruktur till hamnar och ökad sjöfartsinriktad forskning. Vi är därför positiva till att regeringen nu har infört ett ECO-bonussystem. Detta system är dock tidsbegränsat till tre år och den totala bonusen på 50 miljoner kr per år är avsevärt lägre än de kostnader som ökade farleds- och lotsavgifter 2017 och 2018 innebär för transportköpare. Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen istället skapar ett mer långsiktigt ECO-bonussystem och samtidigt medverkar till att skapa goda infrastrukturella förutsättningar för att utveckla effektiviteten och produktiviteten i hamnarna.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark
Ordförande



Guy Ehrling
Kanslichef