



SKEPPSMÄKLARNYTT

Hamnarbetarförbundet ger aldrig upp...

Pia Berglund - nationell samordnare för inrikes sjöfart

Vad görs för att stärka sjöfartens konkurrenskraft?

Ekobonusen försvann med regeringskåbblat

Lathund till nya farledsavgifterna

Tullverket skjuter upp beslutet kring de nya reglerna kring tillfällig lagring

Kalendarium

HAMNARBETARFÖRBUNDET GER ALDRIG UPP...

Svenska Hamnarbetarförbundet har punktstrejkat i januari och nu varslar man om två nya punktstrejker, så att konflikten alltså går in i februari. Den här gången drabbas Halmstad och Mönsterås där förbundets medlemmar kommer att strejka den 6 februari klockan 06 - 08 (Halmstad), respektive 13 - 15.30 (Mönsterås).

Arbetsgivaren har i sin tur varslat om lockout som gäller till midnatt den 6 februari.

Det har i nuläget inte varslats om några fler strejker.

– Vi har en fortsatt planering, sen får man göra en bedömning från dag till dag, säger Erik Helgeson, förbundsledamot i Hamnarbetarförbundet till TT.

Innan strejkerna bröt ut hade de tre utsedda medlarna lämnat ett kompromissförslag som Sveriges Hamnar accepterade, medan Hamnarbetarförbundet sa blankt nej.

Hamnarbetarförbundet anklagar i ett pressmeddelande arbetsgivarparten för att ha försökt blanda ihop begreppen och göra konflikten svår att förstå för utomstående.

– Vi kan tycka olika om mycket, men fakta är fakta. Arbetsgivarpartens lockout innebär att man stoppar arbetet i ett tiotal hamnar i totalt 393 timmar. Det är givetvis ingen spegling, som Sveriges Hamnar påstått, utan en massiv upptrappning jämfört med våra varslade

varningsstrejker. Våra arbetsnedläggelser motsvarade inte ens en sjundedel av arbetsgivarnas stridsåtgärder, säger hamnarbetarna utan att för ett ögonblick nämna att deras varsel naturligtvis lagts just för att göra så stor skada som möjligt, utan att tömma den egna strejkkassan. När arbetsgivarna ser konsekvenserna av detta och lockoutar hela arbetspass skyller facket alltså på arbetsgivarna.

Det finns ju bara ett sätt att lösa det här – se till att få den nya lagstiftningen på plats så snabbt som möjligt! Det måste bli förbjudet att strejka för att uppnå något som en arbetsgivare inte kan ge!

Hamnarbetarförbundet bör inse att makten håller på att rinna bort från dem. De bör genast anta medlarnas bud där de får representeras i de hamnar där de är i majoritet, vilket bland annat inbegriper betald förtroendetid och delaktighet i skyddsorganisationen. De måste också inse att de när de väl fått sitt avtal inte längre kan strejka för att få igenom sin tolkning av det avtal som Transport godkänt. Alla sådana avtalstvister skulle självklart bara handla om att försöka få igenom bättre villkor än Transport redan fått, och då stämmer Transport Sveriges Hamnar för avtalsbrott och så är karusellen igång igen.

Lockouten riktas mot hamnarbetare som är medlemmar i Svenska Hamnarbetarförbundet, andra anställda arbetar som vanligt.

Enligt Sveriges Hamnar står erbjudandet fast om att ingå ett andrahandsavtal till Hamn- och stuveriavtalet.

”Vår enda önskan är att lugn och ro ska råda i hamnarna så att verksamheten kan fokusera på att serva kunderna och Sverige i stort”, skriver de i ett pressmeddelande.

Så här har varslen sett ut under januari:

Helsingborgs Hamn AB	23 januari 2019 kl 09.00-11.00
SCA Logistics AB Sundsvall	23 januari 2019 kl 12.00-14.00
Yilport Gävle AB	23 januari 2019 kl 21.00-23.00
Copenhagen Malmö Port AB	23 januari 2019 kl 07.00-09.00
CMP Norra Hamnen AB	23 januari 2019 kl 07.00-09.00
SCA Logistics AB Holmsund	23 januari kl 09.00-13.00
Kvarkenhamnar AB	23 januari kl 09.00-13.00
Söderhamns Stuveri och Hamn AB	23 januari 2019 kl 07.00-09.00
Karlshamns Hamn AB	23 januari 2019 kl 09.30-11.30
ShoreLink AB	23 januari 2019 kl 08.00 – 6 februari 23.59
SCA Logistics AB Sundsvall	24 januari 2019 kl 18.00-20.00
Yilport Gävle AB Granudden	24 januari 2019 kl. 21.00-23.00
Karlshamns Hamn AB	24 januari 09.30-11.30
Logent Ports & Terminals, Stockholm	24 januari 2019 kl. 07.00-10.00
Stockholms Hamn AB	24 januari 2019 kl 07.00-10.00
Yilport Gävle AB Granudden	25 januari 2019 kl 21.00-23.00
Helsingborgs Hamn AB	25 januari 2019 kl 09.00-11.00
Söderhamns Stuveri och Hamn AB	25 januari 2019 kl 07.00-09.00

SCA Logistics AB Sundsvall	25 januari 2019 kl 14.00-16.00
Karlshamns Hamn AB	25 januari 2019 kl 13.00-15.00
CMP Norra Hamnen AB	27 januari 2019 kl 06.00-08.00
Copenhagen Malmö Port AB	27 januari 2019 kl 06.00-08.00
Göteborg Ro/Ro Terminal AB	27 januari 2019 kl. 14.00-20.00
Söderhamns Stuveri och Hamn AB	28 januari 2019 kl. 07.00-09.00
Göteborg Ro/Ro Terminal AB	28 januari 2019 kl. 14.00-18.00

PIA BERGLUND - NATIONELL SAMORDNARE FÖR INRIKES SJÖFART

Pia Berglund blir ny nationell samordnare för sjöfart och närsjöfart, vilket Skeppsmäklareföreningen bara kan gratulera till! Hon kommer att vara placerad i Norrköping och tillträder det sexåriga förordnandet den 1 februari.



Pia Berglund är utbildad jurist och har haft flera internationella uppdrag och chefstjänster på Transportstyrelsen och Sjöfartsverket innan hon nu senast var vd på Svensk Sjöfart.

– Jag är mycket glad över den här tjänsten. Jag har jobbat med sjöfart i hela mitt liv och hoppas med min kunskap och erfarenhet bidra till att vi får till den överflyttning av gods till sjöfart som alla parter så länge önskat. Uppdraget är brett, och en god samverkan med myndigheter, branschen samt intresseorganisationer, kommer bli en viktig faktor för att vi tillsammans ska nå målet om bättre nyttjande av sjöfarten, säger Pia Berglund.

– Det ska bli spännande att göra verkstad av de gemensamma ambitionerna att nyttja sjöfarten bättre även för inrikes trafik. Uppdraget är långsiktigt och ganska öppet vilket underlättar mitt arbete som kommer att vara mycket fokuserat på samverkan mellan myndigheter, kommuner och regioner samt näringslivet. Jag hoppas att mina erfarenheter i alla dessa delar kommer väl till nytta för uppdraget. Regering och riksdag har nu fått en godsstrategi på plats där bland annat denna tjänst ingår och nu är det dags för oss alla att dra vårt strå till stacken.

Vilka är de största utmaningarna?

– Jag tycker personligen att det är dags för alla inblandade att fundera över åtgärder de själva kan vidta för att nå målet med en överflyttning av gods till sjöfart samt identifiera vad som behövs av andra parter. Sedan ser jag det som min roll att samla in dessa åtgärder och se till att vi får verkstad. Jag antar att det kan komma att krävas både förändrade regler och styrmedel samt vissa infrastruktursatsningar.

Hur ser du på skeppsmäklarnas roll?

– Skeppsmäklarna är naturligtvis viktiga spelare i frågan om överflyttning av gods till sjöfart. De har kontakt med alla parter i logistikkedjan och kan därför många gånger avgöra vilka transporter som väljs och de har också stor kunskap om hur vi kan göra logistikkedjan mer effektiv för att få fler att använda sjöfart. Jag ser fram emot att få fortsätta jobba nära Skeppsmäklareföreningen såsom jag gjort i min tidigare roll.

VAD GÖRS FÖR ATT STÄRKA SJÖFARTENS KONKURRENSKRAFT?

Fyra månader efter att väljarna sagt sitt, men bara några dagar efter att riksdagen sagt sitt, var det dags för statsminister Stefan Löfven (S) att uttala sin vilja.

Ingen förväntade sig väl att sjöfarten skulle få en framträdande roll i hans regeringsförklaring, utan vi kan nog bara vara glada över att ordet sjöfart i alla fall nämndes, om än i förbigående.

"Den nationella planen för att investera 700 miljarder i vägar och järnvägar under 2018 - 2029 fullföljs. Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och järnvägen i norra Sverige ska byggas ut. Allt fler långväga godstransporter ska flyttas från lastbil till tåg och sjöfart. För att öka fokus på transporterna inrättas ett nytt infrastrukturdepartement som ska ledas av den nuvarande infrastrukturministern Tomas Eneroth (S)."

Bara en tanke: Om en halv procent av de 700 miljarderna som investeras i vägar och järnvägar under 11 år istället lades på sjöfarten skulle isbrytningen kunna bli helt anslagsfinansierad under motsvarande tid. De pengarna skulle då istället kunna riktas till att stärka miljöincitamentet OCH öka sjöfarten i ett och samma klubbslag.

Sveriges Skeppsmäklareförenings strategi för detta ser ut enligt följande:

- 1) Fortsatt miljörabatt på fartygsdelen för de mest miljöanpassade fartygen i våra svenska farvatten.
- 2) 100 procents miljörabatt på varudelen av farledsavgifterna för allt inrikes gods. (Vi kallar det miljörabatt eftersom vi anser att det alltid är ett bättre alternativ för miljön att långväga gods går sjövägen istället för landvägen.)
- 3) Vi förordar även att samtliga transportlösningar som innebär en överflyttning av gods från väg till sjö (alltså även utrikes sådan) ska kunna få rabatt på de statliga avgifterna. Det enklaste och mest transparanta vore ett rabattsystem som gav 100 %

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

rabatt på varudelen av farledsavgiften under två år, 75 % rabatt år 3, 50 % år 4 och 25 % år 5 – för allt gods som idag går på bil.

Om detta genomfördes skulle de mest miljöanpassade fartygen i inrikes trafik helt befrias från farledsavgifter. Det samma skulle gälla för ny trafik som alltså flyttar gods från väg till sjö. Utöver detta vill vi självklart även se att satsningen på Ekobonus blir kvar.

EKOBONUSEN FÖRSVANN MED REGERINGSKÄBBLET

Flera medlemmar har frågat kansliet om hur man ansöker om Ekobonus för 2019, efter Ivar Lundhs och CMA-CGMs lyckade ansökningar förra året.

Förra årets bidrag frös ju till viss del inne för att EU satte byråkratiska käppar i hjulet och nu är det alltså bråk i riksdagen om vad den borgerliga budgeten innebär för Ekobonusen.

Pengarna till ekobonusen tas från Naturvårdsverkets förvaltningsanslag och i M/KD-budgeten minskas det anslaget med 50 miljoner till 575 miljoner för 2019. Det innebär enligt infrastrukturminister Tomas Eneroth att ekobonusen försvinner.

Men Moderaterna tillbakavisar kritiken från Eneroth och anser att han påstår saker som inte stämmer.

"Vi genomför en generell besparing på Naturvårdsverkets förvaltningsanslag. Det är sen upp till regeringen och myndigheten att genomföra den. Allmänt ser vi dock positivt på att transporter sker på ett mer effektivt sätt", skriver Moderaternas miljöpolitiska talesperson Maria Malmer Stenergard i en skriftlig kommentar.

Moderaterna hävdar att Tomas Eneroth i grunden vet att budgeten inte pekar ut ekobonusen som sparobjekt. I utskottets ställningstagande som rör anslaget där ekobonuspengar tas sägs inget om att den ska bort.

Men Tomas Eneroth pekar på att Kristdemokraterna i en motion som behandlas i betänkandet begär att bonusen slopas, därmed finns det med i beslutsunderlaget, enligt honom.

– Hade Moderaterna velat skydda ekobonusen så hade de fått skriva in det i sitt betänkande, det gjorde de inte. De ska inte försöka smita undan ansvaret för att ta bort ett viktigt stöd för svensk sjöfart, säger Eneroth.

– Det finns inget annat utrymme än att ta bort ekobonussystemet, säger Eneroth vars övergångsregering ska ge Naturvårdsverket ledning om hur budgetbeslutet ska omsättas i praktiken.

Tänka sig, vi skulle få 50 miljoner per år i tre år, och den lilla skärven vill de nu ta bort efter att bara ha betalt ut 16 miljoner. Vad säger man?

LATHUND TILL NYA FARLEDSAVGIFTERNA

Som vi skrivit om flera gånger har det blivit förändringar vad gäller farledsavgifterna för 2019. En sådan är att farledsdeklaration ska lämnas även om det inte uppstår någon farledsavgift.

Nedan finns en sammanställning över allt det nya.

Översiktsida:

www.sjofartsverket.se/Om-oss/Lagrummet/Systematisk-forteckning/Sjotrafiken---Farledsavgifter-och-andra-avgifter/

En förenklad sammanställning av lots och farledsavgifterna för 2019:

www.sjofartsverket.se/pages/1615/F%c3%b6renklad-Prislista2019.pdf

Lathunden för lotsningstaxa för 2019:

www.sjofartsverket.se/pages/1792/Lathund%202019.pdf

Vilket gods som av Sjöfartsverket betraktas som högvärdigt respektive lågvärdigt baseras på de statistiska varukoderna enligt Europiska gemenskapens tulltaxa, KN numren, på KN 8-nivå. Från och med årsskiftet har vissa justeringar gjorts av vilka KN-koder som är lågvärdiga. I vissa fall har en tullkod separerats i flera olika tullkoder, och i vissa fall har flera tullkoder slagits samman till en och samma tullkod. Dessutom har några koder uppdaterats till följd av förändringar i den statistik som ligger till grund för bedömningen.

Kriterierna för vad som ska anses vara lågvärdigt gods 2019:

www.sjofartsverket.se/pages/1615/L%c3%a5gv%c3%a4rdigt%20gods%202019.pdf

<http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/Ekonomi/Farledsavgifter/Hogvardigt-och-lagvardigt-gods/>

TULLVERKET SKJUTER UPP BESLUTET KRING DE NYA REGLERNA KRING TILLFÄLLIG LAGRING

Som vi tidigare meddelat i direktutskick har alltså Tullverket beslutat att inte införa den nya hanteringen för anläggning för tillfällig lagring som var planerad till den 1 februari 2019. Orsaken är att EU-kommissionen har lämnat ett förslag som innebär stora förändringar i fråga om vilka uppgifter som ska lämnas i olika typer av tullrelaterade deklarerationer och på vilken nivå dessa uppgifter ska lämnas (regleras i bilaga B till kompletteringsförordningen).

Det är alltså EU-kommissionens arbetsgrupp som har konstaterat att det finns mycket stora skillnader mellan den nuvarande lagstiftningen i bilaga B och de IT-system som sedan berörs av uppgifterna, exempelvis NCTS, AES och ICS2. Harmonisering mellan systemen är nödvändig för att systemen ska kunna fungera ihop. Detta gäller inte minst

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

den uppdaterade summariska införseldeklarationen som ska driftsättas år 2021. För att skapa den harmoniseringen har EU-kommissionen tagit fram det nya förslaget som bättre överensstämmer med informationsutbytet i logistikkedjan och med hur WCO:s datamodell är uppbyggd. Tullverket väljer därför att stoppa driftsättningen av anläggning för tillfällig lagring.

Tullverket skriver i ett mail till föreningen att *"det naturligtvis är djupt olyckligt att behöva stoppa ett införande så nära inpå införandedatum men vi bedömer att de långsiktiga konsekvenserna som den nya bilagan kommer att ge är positiva eftersom den bland annat anpassas för att följa den struktur av information som finns i transportdokumenten. Det möjliggör större möjligheter till automation och att uppgifter kan återanvändas. Det skulle för både näringslivets och Tullverkets del krävas alldeles för stora kostnader och för mycket tid att först driftsätta den nu framtagna lösningen för att senare behöva justera den med ytterligare en införande- och övergångsperiod som konsekvens.*

Vi arbetar nu vidare med att planera för när vi kan starta upp arbetet igen. I dagsläget vet vi inte när men troligtvis tidigast under år 2020. Även om denna driftsättning stoppas kommer en stor del av det arbete som nu har gjorts att kunna återanvändas. Den pågående omprövningen av tillstånden fortsätter som planerat och ska vara klar senast den 1 maj 2019. Tullverket återkommer med information om hur innehavare av nya tillstånd ska hantera uppgiftslämning fram till dess att den nya lösningen är framtagen."



Ordförande Mårten Zetterberg TSA Agency och två av ledamöterna i föreningens tullgrupp: Ebbe Bisgaard Unifeeder och Anne-Christin Petersson Hapag-Lloyd i samspråk om bästa möjliga tillämpning av reglerna.

Föreningens tullgrupp hade sedan tidigare bestämt att de skulle träffas på föreningens kontor och vid det mötet beslutades att vi självklart fortsätter följa frågan. Vi ska bland annat inleda ett samarbete med Sveriges hamnar så att vi utvecklar en bra samsyn på hur vi vill att de nya reglerna ska tillämpas när de än blir verklighet.

Tullgruppen kommer alltså att fortsätta följa utvecklingen och föreningen planerar en särskild Tullkurs i ämnet, men den verkar vi alltså behöva skjuta på till nästa vinter.

KALENDARIUM

Februari

7 Styrelsemöte i Stockholm

Maj

2 Styrelsemöte i Stockholm
3 Föreningens 100-årsjubileum!
13 – 23 ICS-examen

Juli

1 – 4 Maritima mötesplatsen under Almedalsveckan

Augusti

22 Resultaten av ICS-examen publiceras

September

17 - 18 Momskurs i Göteborg

Oktober

22 – 23 Befraktning i praktiken i Göteborg

November

7 Höstmöte och Shipbrokers´ Dinner i Göteborg