



Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
sjofartsverket@sjofartsverket.se

Göteborg 16 november 2020

Remissvar angående förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende Sjöfartsverkets farledsavgifter (SJÖFS 2019:3) samt Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter (SJÖFS 2019:4)

Er beteckning: 20-03845 samt 20-03846

Sveriges Skeppsmäklareförening har flera gånger tidigare lämnat synpunkter kring Sjöfartsverkets ständiga höjning av lots- och farledsavgifterna. Vi brukar skriva att vi förstår att Sjöfartsverket måste hålla sig inom de ramar som regeringen satt, men att vi som näring aldrig kan acceptera att de olika transportslagen finansieras enligt olika principer.

Vi säger följaktligen även den här gången nej till de föreslagna höjningarna av lots- och farledsavgifter då vi anser att de bara förstärker skillnaderna mellan de olika trafikslagens brukaravgifter.

Just nu är det dessutom extra mycket fel att införa några som helst höjningar av avgifter eftersom stora delar av sjöfartsnäringen blöder ymnigt i coronaviruset spår.

* Att återigen höja **lotsavgifterna** kommer att slå hårt mot alla som försöker bidra till att Sveriges exportindustri får ut sitt gods, men det kommer att slå extra hårt – igen – mot de industrier som ska vara med och försöka lägga om från väg till sjö och finns runt Mälaren och Vänern. När det gäller lotsavgifterna vill vi redan nu dessutom klargöra att om de planerade höjningarna av lotsavgifterna med 10 procent tre år i följd fullföljs blir det en dolkstöt för sjöfarten i Mälaren och som att dra ur proppen ur Vänern. **Nu kräver vi omtag på allvar gällande kostnaderna för att använda den lagstadgade lotsen i svenska vatten!**

* Att ta bort **fjärrzonrabatten** nu när både stat och kommun muddrar i Göteborgs hamn för att locka till sig fler direktanlöp känns inte särskilt genomtänkt.

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se sid 1

* Om Sjöfartsverket står fast och inför alla förslag från den 1 maj nästa år blir det ungefär samtidigt som de första **kryssningsfartygen** är tänkta att ankomma; att börja höja just då känns som en käftsmäll som helt sänker kalkylerna för kryssningsrederiernas redan få och svårt sargade sommarmånader.

* Vårt absoluta krav är alltså att avvakta med att ta bort rabatter och alla andra förslag till höjda avgifter (om de alls ska göras) tills vi kunnat blåsa coronafaran över. Samhället har ställt upp och försökt stötta samtliga drabbade näringar och vi är säkra på att sjöfarten inte kommer att sättas på undantag. Vi sänder därför vårt starkaste budskap till Sjöfartsverket:

Kräv att regeringen täcker upp för era minskade intäkter; släng inte den notan på dem som fortfarande kämpar för att hålla igång världsekonomin!

För att ändå svara på de förslag 1 – 5 som Sjöfartsverket skickat ut på remiss, har vi gjort följande bedömningar:

1) Inflationsjustering av farledsavgift med 0,3 procent.

Inte mycket att säga något om, är inflationen 0,3 procent och Sjöfartsverket har rätt att höja max enligt inflation kan de naturligtvis göra det. Men Sveriges Skeppsmäklareförening anser att höjningen bör vänta till post corona.

Vi vill understryka att det redan idag finns flera rederier som lider av de tidigare höjningar som Sjöfartsverket genomfört de senaste åren. Jämför vi farledsavgifterna 2016 med 2019 för ett feederfartyg som anlöper Piteå i Bottenviken, en viktig hamn för svensk export och norrländsk industri, ser vi att farledsavgiften i december 2019 ökat med 64 procent på tre år!

Enligt det aktuella containerrederiet gör de långa ledtiderna till kontinenten det omöjligt att få rabatt för frekvent trafik då fartygen går på en 14 dagars butterfly-loop. Det blir alltså bara två anlöp i månaden per fartyg.

Samma rederi ser också svårigheter med att uppnå skalfördelar då hoppet mellan klasserna i tariffen gör att ett större fartyg snabbt blir en dyr affär.

Fartygen är dessutom ofta chartrade in i flottan varför en ansökan om miljöklass blir en svår avvägning för de tillfälligt engagerade rederierna. Så länge Sjöfartsverket bara godkänner CSI (och inte t.ex. ESI som många fartyg faktiskt är betygsatta efter) blir miljöklassningen för ESI utan inverkan på farledsavgiften.

2) Engångshöjning med fyra (4) procent för att från och med 2021 fullt ut införa bonus-malus för miljörabatten.

För det första ifrågasätter vi ordet ”engångshöjning”. På vilket sätt är detta en engångshöjning? Om det nästa år blir dubbelt så många fartyg som är berättigade till lika stora miljörabatter som 2020, kommer då inte Sjöfartsverket att behöva höja bonus malus-avgiften igen? Blir det inte 4 procents avgiftshöjning då igen? Plus indexhöjningen?

Dessutom är vi rent principiellt emot tanken på att betala dubbelt för den miljöinsats som sjöfarten i våra svenska vatten gjort. Allt sedan miljörabatten infördes i farledssystemet har det

finansierats inom systemet, vilket i sig är en form av bonus malus. Det har ju historiskt alltid varit näringens avgifter som finansierat miljörabatterna.

Under de senaste åren har Sjöfartsverket drabbats hårt av de låga räntorna som i sin tur drivit upp avsättningarna för personalens pensionsskulder och notan har gått till handelssjöfarten. På samma sätt har kostnaderna för fritidsbåtsverksamheten stigit utan att statens anslag ökat och även helikopterverksamheten lider av ett underskott som finansieras av handelssjöfarten.

Självklart lider Sjöfartsverket därmed av ett stort finansiellt underskott, men detta har inte specifikt med miljörabatten att göra; det handlar enbart om att handelssjöfarten inte kompenseras för de verksamheter som Sjöfartsverket idag måste utföra, men som inte görs utifrån handelssjöfartens behov.

Vi kräver alltså att Sjöfartsverket först kompenseras fullt ut så att farledsavgifterna enbart går till kostnader relaterade till handelssjöfarten. Först därefter är vi beredda att diskutera ett bonus malus-system för sjöfarten. Fram tills att detta sker anser vi att ett bonus malus-system enbart är ett dubbelbeskattningssystem för sjöfarten.

Dessutom vill vi återigen framföra att Clean Shipping Index, CSI, som enda index är helt feltänkt.

Från kryssningsindustrin anses till exempel att ett bonus malus-systemet som endast bygger på CSI kommer att bli helt kontraproduktivt eftersom det är en extra dyr och omfattande process att gå igenom. Inte ens de LNG-drivna kryssningsfartyg som har väldigt bra omdömen enligt ESI bedömer rederierna vara värda besväret – och kostnaden – att miljöklassa. Det har investerats stora pengar i att göra kryssningsfartygen mer miljövänliga så att de klarar alla krav runt om i världen, men så länge Sjöfartsverket endast tittar på CSI hamnar nästan alla dessa fartyg i klass D. Det är därför billigare att gå till Sverige med de äldre mindre miljövänliga fartygen, och använda de miljövänligare fartygen i andra länder där miljöinvesteringarna ger bättre utdelning.

Ett LNG-drivet kryssningsfartyg byggt 2018 med de bästa miljöparametrarna som klarar Norges extremt hårda miljökrav med råge har en ESI score på 39 och får rabatter i många av de stora hamnarna runt om i världen, bland annat Göteborgs hamn.

Men på farledsavgiftssidan i Sverige blir *ökningen* för henne 29 144 SEK per anlöp och hon har 10 transitanlöp till Stockholm inbokade. Det blir en ökning med nästan 300 000 SEK - exakt samma ökning som för ett fartyg byggt 1998 med endast tillräckliga miljökrav.

Gissa vilket fartyg som kommer att sättas in i Sverigeslingan och vilket som kommer att gå längs norska kusten.

Vill Sjöfartsverket verkligen motarbeta sitt eget miljöarbete, såsom det beskrivs på hemsidan: *Sjöfartsverket ska arbeta med miljöfrågor på ett sådant sätt att vi ligger i linje med Sveriges riksdags mål och beslut om ett ekologiskt hållbart samhälle, och därmed bidrar till att dessa nås.*

3) Slutlig reducering av rabatten (-25 procent eller totalt 4,5 mnkr) för kryssningsfartygens turn-around anlöp enligt tidigare aviserad plan.

Efter att Sjöfartsverket beslutat om att ta bort rabatterna för kryssningsfartygens turn-around anlöp stred Sveriges Skeppsmäklareförening hårt för att dessa rabatter skulle fasas ut under en femårsperiod, vilket vi alltså lyckades med. Vi kan därför inte med trovärdighet motsätta oss att

Sjöfartsverket nu vill ta sitt sista steg. MEN VI VÄDJAR OM ATT AVVAKTA MED DET SISTA STEGET TILLS CORONA ÄR ÖVER!

Kryssningsindustrin är det segment inom sjöfarten som drabbats allra hårdast av coronapandemin. I princip är det bara upplagda kryssningsfartyg som besökt svenska vatten under 2020 och vill vi locka dem tillbaka är inte ökade statliga avgifter en framgångsfaktor. Det finns många kryssningsdestinationer och att få fler turn-around anlöp är särskilt lockande för samhället runt kryssningshamnen.

Dessutom är det värt att beakta att de 4,5 milj SEK som Sjöfartsverket sparar på detta drabbar mindre än en handfull rederier. Det kryssningsrederi som förlorar mest på detta har under en femårsperiod sett sina kostnader öka för enbart farledsavgiften på turn around-anlöpen med över 3,5 miljoner SEK PER ÅR. Är det verkligen meningen att ett individuellt rederi ska stå för så stor del av ökningen? Återigen, om detta rederi väljer att lägga turn around-anlöpen i andra länder där det får större avkastning, blir naturligtvis ökningen för dem lika stor ändå (om de alls fortsätter gå på Sverige), men den ökningen kan då kompenseras genom sänkta avgifter för de nya så kallade turn around-anlöpen. Det enda som då hänt är att Sverige som helhet förlorar hotellnätter och övriga turistbesök som ofta blir följderna när kryssningar påbörjas och avslutas.

Föreningens inställning är dock att det inte är rätt att låta övriga segment finansiera dessa rabatter, så om sista steget införs post corona, det vill säga när rederierna återfått normal kapacitet på sina fartyg, har vi inget att invända.

Däremot anser vi att kommuner mycket väl kan subventionera sina hamntaxor eftersom kryssningsanlöpen gynnar handel och besöksnäring på orten. På samma sätt skulle staten, som tjänar massor av momspengar på de utländska kryssningspassagerarna, kunna subventionera fortsatta rabatter genom att ge Sjöfartsverket ett öronmärkt särskilt bidrag.

Låt inte trenden fortsätta med Östersjökryssningar där rederierna helt enkelt hoppar över Stockholm på ruten - och det enbart på grund av allt för höga kostnader. När turn around-rabatten har fasats ut kommer rederierna förmodligen satsa mer på andra turn around-hamnar runt Östersjön och i Danmark och Tyskland med fler direkta flyglinjer till Nordamerika och andra delar av världen än vad Sverige kan erbjuda. Det blir svensk besöksnäring som får ta den smällen!

4) Slopad fjärrzonsrabatt.

Med ovan sagt, vad kan vi anföra om fjärrzonsrabatten?

- 1) OM den ska tas bort anser vi att även detta bör inledas först post corona. Den globala världshandeln är viktigare än på länge och vi bör alla bidra till att den kan sätta fart på allvar igen när corona så tillåter. Då ska inte världshandelns främsta företrädare börja varje anlöp med ett minus på ca 100 000 SEK, vilket blir fallet för i stort varje fartygsanlöp som idag görs med fjärrzonsrabatt, om den tas bort.
- 2) OM Sjöfartsverket ändå beslutar att den tas bort, säg från och med 2022, anser Sveriges Skeppsmäklareförening att även dessa rabatter ska fasas ut under en övergångsperiod. Säg att kostnaden ökar med 20 000 SEK per anlöp för 2022, ytterligare 20 000 SEK per anlöp under 2023 och så vidare till 2026 då utfasning är helt genomförd. Med andra ord: 80 procents rabatt 2022, 60 procents rabatt 2023 etc.

Men vi kan även diskutera själva vitsen med att ta bort dessa rabatter. Fjärrzonsrabatten måste ses i ljuset av att farledssystemet idag har en mängdrabatt för de fartyg som kontinuerligt går i trafik på Sverige. En färja kanske besöker svensk hamn två gånger per dag, men betalar bara full avgift för två anlöp i månaden, därefter betalas för ytterligare tre anlöp där rabatt ges. För ett fartyg med trafik på USA tar en rundresa fem veckor, varje anlöp blir alltså utan rabatt. Fartyg som går till fjärran östern hinner bara med ca fyra resor per år. Varje anlöp blir alltså med full betalning, medan färjerederierna bara betalar fullt för en mycket liten andel av sina anlöp.

Inte minst med tanke på corona är det naturligtvis ingen som vill föreslå att mängdrabatten ska tas bort, eller ens ändras, men det kan vara bra att ha resonemanget i bakhuvudet inför beslut i den här avgiftsfrågan.

Det borde gå att hitta en kompromiss mellan dagens mängdrabatt och fjärrzonsrabatten, så att den bara gynnar direkttrafiken utan att alls påverka feederrederierna. Men att hitta denna den rätta formeln tar tid. **Vi föreslår att Sjöfartsverket sätter samman en grupp som får i uppdrag att arbeta fram ett sådant förslag som kan träda i kraft när corona klingat ut och allt återgått till det normala.**

Sjöfartsverket anser sig kunna öka intäkterna med mellan 12 – 18 miljoner SEK genom den här reformen, men faktum är att om de fyra, fem rederier som idag får del av rabatten istället väljer att lasta om på kontinenten blir effekten försumbar på Sjöfartsverket ekonomi. Men det kanske inte blir feederlinjerna som får godset, om det istället lastas om på lastbil – då har Sjöfartsverket och miljön bara förlorat på detta.

En extra bieffekt i sammanhanget är dessutom att så länge som direktanlöpen finns kvar på Sverige har de en prishämmande effekt även på feederlinjerna. I det ögonblicket Sverige förlorar all direkttrafik skulle feederrederierna gärna ta chansen och öka sina priser, då även de är väldigt prispressade idag.

Just nu lägger staten och Göteborgs kommun stora pengar på att muddra farleden in till Göteborg för att just kunna ta emot de stora containerrederierna. Att ungefär samtidigt som detta blir klart höja farledsavgifter med 100 000 SEK per anlöp kan bli riktigt kontraproduktivt.

Dessutom slår ett eventuellt bonus malus-system hårt mot just dessa rederier, då de med trafik över hela världen har svårt att motivera varför de, utöver ESI, ska miljöcertifiera hela sin fartygsflotta enligt det svenska Clean Shipping Index när varje enskilt fartyg anlöper Göteborg kanske fyra gånger om året.

De får alltså svårt att kvalificera sig för miljörabatter, använder alltid lots och får ingen mängdrabatt.

En sak ska man vara klar över, om rederierna inte lägger om linjemönstret och lastar om på kontinenten för att sedan bila eller feedra upp godset kommer kostnaderna att läggas över på slutkund, alltså svensk exportnäring och svenska konsumenter. Är det rätt tid för det nu?

5) Ökning av lotsavgiften med 10 procent i enlighet med myndighetens långsiktiga plan att nå full kostnadstäckning för lotsningsverksamheten.

Självklart är denna lotshöjning ingenting som vi kan acceptera, särskilt inte som de varit på mellan fem och tio procent årligen nu, flera år i rad. Det blir väldigt snabbt en fördubbling av avgifterna. Det enda rimliga vore att även binda lotsavgifterna till index, precis som

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

farledsavgifterna. Det är med förskräckelse som vi inser att Sjöfartsverket istället planerar att höja lotsavgifterna flera år framöver med tio procent årligen!

Vi börjar framförallt fundera på om det är något fundamentalt felänk som gör att dessa avgifter måste höjas så mycket varje år. Kanske dags för en haveriutredning för att vända på alla stenar och försöka hitta en lösning framåt?

Vi drömmer alla om att mer gods ska föras över från väg till sjö, och vi vet också att det i så fall är inlandssjöfarten som har den största potentialen – om den ges rätt förutsättningar. Nedan visas två exempel på lotshöjningar som drabbat näringen.

Exempel Vänern

Exemplet gäller ett fartyg som går genom Göta älv upp till Gruvön:

Fartyget XXXX					
GT	2248				
NT	1327				
Dödvikt (lastintag)	3950				
	2017	2018	2019	2020	2021
Lots upp 18 h	19291	32758	34340	36101	39730
Lots ner 17 h	18318	31756	33290	34997	38515
Båtman	6000	6000	6000	7200	7200
Farledsavgift fartyg	6182	9890	10080	10280	10720
Farledsavgift last	8613	6815	9480	9677	10112
Beredskap		2970	3025	3085	3220
Totalt (kr)	58 404,00	90 189,00	96 215,00	101 340,00	109 497,00

Detta visar alltså på en näst intill fördubbling av avgifterna sedan 2017. Är det någon som tror att detta får fart på någon överflyttning?

Exempel Mälaren

Ett mindre containerrederi med trafik på östkusten till UK och Benelux har jämfört kostnadsutvecklingen för att anlita lots mellan Landsort och Västerås, en lotsresa som tar ca 8 timmar att genomföra.

Denna sträcka kostade 2016 för fartygsstorleken med nettodräktigheten 1 000-1 999 20 215 SEK per väg, eller 40 430 SEK per anlop i Västerås.

Idag 2020 kostar samma lotssträcka 33 525 SEK, vilket ger 67 050 SEK i bara lotskostnader per anlop - en ökning med 65 procent.

Nu vill alltså Sjöfartsverket höja lotstaxan ytterligare med tio procent. Det betyder att den lotsning som så sent som för 4 år sedan kostade 40 430 SEK mellan Landsort och Västerås 2021 kommer att kosta 73 790 SEK - en ökning från 2016 med 82 procent för trafik på Mälaren. Är detta rimligt?

Rederiet som lämnat uppgifterna konstaterar att de sett hur lotskostnaderna ökat med 2,6 milj SEK sedan 2016. Bara det här senaste förslaget med tioprocentiga höjningar kommer att generera en lotsnota som stiger för 2021 med 600 000 SEK.

Ovanstående är uträkningen för ett rederi med veckoanlöp i Västerås, men hamnen som helhet har ca 800 anlöp per år.

Vill samhället visa att det är allvar med överflyttning är det nog inte kostnadsökningar som krävs. Samtidigt är det svårt att motivera att den övriga sjöfarten ska finansiera utökade rabatter. Mälaren har idag 10 procent och Vänern 30 procents rabatt på lotstaxan, ändå slår det så illa eftersom lotssträckorna är så långa. Även här behöver alltså staten gå in med någon form av kompensation till Sjöfartsverket så att överflyttningen kan ta fart på allvar. Om det är det man vill.

NÅGRA AVSLUTANDE REFLEKTIONER

Det verkar som om Sjöfartsverket kommit till vägs ände med sina ständiga avgiftshöjningar. Nu börjar höjningarna slå så hårt att de blir kontraproduktiva och minskar sjöfarten istället för att öka den. Mindre sjöfart betyder mindre intäkter. Eftersom Sjöfartsverket nästan enbart har fasta kostnader för sin verksamhet kommer det i sin tur kräva högre avgifter för de kvarvarande i en allt mer nedåtgående spiral.

Nu får det vara slut på detta!

Sjöfartsverket måste kompenseras för fritidsbåtsverksamheten!

Kompensera Sjöfartsverket för fritidsbåtarnas kostnader, eller fördubbla den registeravgift fritidsbåtsägarna idag betalar till Transportstyrelsen och sänk längdkravet för när de ska börja betala till 9 meter och låt alla de pengarna oavkortat gå in i Sjöfartsverket kassa.

På samma sätt undrar vi om inte Trafikverket borde betala någonting i farledsavgifter för sina färjor. Är det verkligen så att de inte kostar Sjöfartsverket något? Om så är fallet bör i alla fall inte den kostnaden vältras över på handelsjöfarten.

Likställ all vinterväghållning – låt isbrytarna finansieras via statskassan

Vi kräver att all isbrytning likställs med vinterväghållning på väg och järnväg. Då skulle Sjöfartsverket få minst 300 miljoner årligen i ökat statligt anslag till investering och drift av isbrytare, vilket kan utmynna i följande:

- a) Ytterligare ökning av miljörabatten så att de mest miljöanpassade fartygen kan komma ner i noll kr i fartygsrelaterad farledsavgift, inkl det som idag kallas beredskapsavgift – utan att införa ett dubbelt bonus malus-system.
- b) Avskaffande av godsbasead farledsavgift för allt inrikes gods.
- c) Allt gods som tidigare transporterats på väg skulle kunna befrias helt från godsbasead farledsavgift under en treårsperiod och därefter en gradvis avtrappning.
- d) Fortsatta satsningar på att ta bort skevheter i dagens system, som kanske kan förhandlas fram genom kloka representanter för hela sjöfartsklustret.

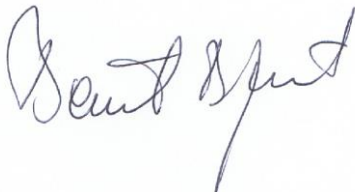
Tillsätt en kommission som får till uppgift att föreslå konkreta åtgärder för att få ner kostnaderna för lotsning

Kanske är det navigationsstöd från land som behövs för att sänka lotskostnaderna, kanske kan lotstjänsten utföras i privata, men certifierade, bolag som arbetar enligt småföretagarprincipen ”vi jobbar när kunderna behöver oss”, kanske finns det andra förslag ute i näringen. Bara en sak vet vi, menar politikerna allvar med budskapet att mer gods ska gå på sjön, då måste det bli slut på dessa eviga avgiftshöjningar!

Se till att vi nu på allvar gör verklighet av vår vision om att vi ska flytta gods från överfulla landsvägar till glest trafikerade vattenvägar. Genomför inte dessa höjningar! Ge inte Mälaren denna dolkstöt och dra inte ur proppen ur Väner!

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD

Postgatan 4
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94
berit.blomqvist@swe-shipbroker.se

Sveriges Skeppsmäklareförening representerar 126 medlemsföretag som är verksamma inom:

- * **fartygsagentur** (ger service åt rederierna/befälhavaren i hamn)
- * **linjeagentur** (representerar eller ÄR det utländska container- eller rororederi som bedriver verksamhet på Sverige)
- * **befraktningmäklare** (parten mellan rederiet med tillgängligt fartyg och industrin som behöver få en transport utförd)
- * **köp- och försäljningsmäklare** (parten mellan det fartygssäljande rederiet och det köpande)

Denna remiss har behandlats av föreningens styrelse och särskilda referensgrupp för farledsavgifter samt containerrådet och lotsrådet. För att se vilka som ingår däri samt vilka medlemmar vi generellt representerar, besök www.swe-shipbroker.se eller

<http://www.swe-shipbroker.se/Hitta-en-skeppsm%C3%A4klare> (där alla medlemmar listas)

<http://www.swe-shipbroker.se/Styrelse> (där finns alla våra råd och grupper)