



Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
Er beteckning: 010202-13-04018

Göteborg 4 februari 2014

Remissvar angående Sjöfartsverkets förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgifter och av föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Sveriges Skeppsmäklareförening har tagit del av innehållet i ovanstående remisser och vi vill å det bestämdaste protestera mot att lotsavgifterna nu ska höjas med fem procent. Vi anser nämligen, i kontrast till Sjöfartsverkets analys att detta ” ökar avgiftsbördan för sjöfarten på svenska hamnar i ett redan utsatt ekonomiskt läge”. Om Sjöfartsverket höjer lotsavgifterna med totalt 22 miljoner SEK och sänker godsdelen av farledsavgifterna med lika stort belopp går det möjligen jämt upp för Sjöfartsverket, men ute i verkligheten slår detta fel.

Låt oss ta Mälaren som ett exempel. Det är 87 nautiska mil mellan Landsort och Västerås vilket tar cirka åtta till nio timmar att lotsa. Lotskraven är, säkert med rätta, höga och det är därför svårt för befälhavarna att få dispens från lotsplikten. Vår stilla undran är om Sjöfartsverket med denna och kommande, redan aviserade höjningar, helt enkelt vill ha bort sjöfarten från Mälaren?

Ska vi konkretisera oss ordentligt kan vi ta exakta värden för två fartyg. Containerfartyget Frej har idag en lotskostnad på cirka 36 110 SEK in och ut ur Mälaren. Säg att en genomsnittlig lastvolym är 2 400 ton in och 500 ton ut. Bara godsdelen av farledsavgiften blir därmed 8 410 SEK. Med en femprocentig sänkning blir det 580 kr i lägre godsbaserade farledsavgifter, medan lotskostnaden blir 1 806 SEK högre.

Om vi istället tar bulkfartyget Anna som anlöper Köping blir ekvationen ännu svårare. Där tar en lotsning cirka elva timmar från Landsort och kostar idag cirka 51 648 SEK, tur och retur. Anna går tom in i Mälaren för att hämta teknisk nitrat som Yara exporterar ut över världen. En icke ovanlig resa för henne är 4 206 ton ut och tom in. Godsdelen av avgifterna är därmed

idag 12 197 SEK. I det här fallet minskar godsavgifterna med 841 SEK och lotsavgifterna ökar med 2 582 SEK.

För feedertrafiken slår höjningarna på liknande sätt och då särskilt i Stockholm. Där lär det behövas cirka 14 000 ton gods för att helt kompensera för de höjda lotsavgifterna i den lotsleden. Unifeeder har räknat ut att det årligen blir ungefär 100 000 kr i ökade nettokostnader bara för att anlöpa Stockholm efter den 1 april.

Vi förstår att oron är extra stor i Stockholm eftersom den viktiga kryssningstrafiken också drabbas. Per definition har de inga godsbaseerade avgifter som kan sänkas, vilket betyder att förändringarna enbart slår åt ett håll. Detta är dubbelt olyckligt eftersom de nyligen påförts en extra kostnad för den extra lots som alla kryssningsfartyg över en viss storlek avkrävs. Enligt deras egna uträkningar har kryssningstrafiken i Stockholm påförts, eller kommer att påföras, lotshöjningar om 31 procent under en fyraårsperiod.

31 procentiga höjningar för att ta ombord en lagstadgad lots, det är ganska tufft för en näring som redan börjat planera för de konsekvenser som SECA-direktivet för med sig för Östersjötrafiken.

Nu skulle vi kanske ändå kunnat köpa detta, om vi hade accepterat principerna bakom avgiftsväxlingen; om vi hade tyckt att det vore rättvist att de som använder lotsningstjänsten ska betala hela Sjöfartsverkets lotskostnad. Det gör vi INTE!

Vi anser nämligen att det är ett gemensamt intresse för hela sjöfartskollektivet att det finns en fungerande lotstjänst. Samtliga fartyg, även färjor, kan nämligen då och då behöva ta ombord en lots - och då måste den organisationen fungera. Eftersom vi numera vet att Sjöfartsverkets kostnader till 90 procent består av fasta kostnader är det alltså rimligt att alla som då och då kan tänkas behöva en lots också ska vara med och betala för denna lotsberedskap. Helst skulle vi naturligtvis önska att samhället stod för de fasta kostnaderna, men i brist på sådana beslut anser vi att det är nödvändigt att kollektivet som helhet gör det. Om lotstjänsten idag täcker sina direkta kostnader till 90 procent, och till 74 procent om man räknar in lotsomsättningens andel av overhead-kostnaderna (verksledning), anser vi att det räcker med detta.

Enligt Sjöfartsverkets egna beräkningar skulle ungefär 200 miljoner SEK av de totala och direkta lotskostnaderna kvarstå även om Sverige under ett år bara besöktes av ett enda fartyg. Vad skulle lotskostnaden för detta fartyg bli, kan man teoretiskt undra.

Vi utgår ifrån att det även finns regionalpolitiska aspekter på lotstjänsten eftersom vi kan utläsa ur konsekvensbeskrivningen att minsta antal lotsar man kan ha på en lotsstation är fyra stycken. Vi tolkar den informationen som att de ibland inte har allt för mycket att göra och det av naturliga skäl. Men eftersom vi i det här landet har bestämt att hela Sverige ska leva, dvs varje levande hamn ska ha tillgång till lotsar när så efterfrågas, måste beredskapen finnas.

Vi håller med om detta, men anser att kostnaden för denna beredskap inte bara ska drabba de som använder lotsar, utan hela sjöfarten. Om det nu inte kan tas ur den regionalpolitiska kassan så som så mycket annat som gynnar samhället i stort.

Som det är idag är det i stor utsträckning tanksjöfarten som är med och tar det regionalpolitiska ansvaret för lotsningstjänsten, varför ska inte färjorna vara med och ta det? Särskilt som de gynnas av dagens farledssystem där de bara betalar för max fem anlöp i månaden, medan de tankfartyg som kommer långväga ifrån får betala varje gång de anlöper svenska vatten.

Med den här lotshöjningen, som alltså främst missgynnar mindre fartyg som behöver lots under längre tider, bidrar Sjöfartsverket till att kust- och inlandssjöfarten minskar och lastbiltransporterna ökar ytterligare.

Det är knappast något som gynnar samhället som helhet.

Om lotsavgiften, trots vad vi ovan framfört, måste höjas anser vi att det räcker med att höja avgiften för den första timmen med fem procent. Det skulle i alla fall inte så tydligt missgynna den sjöfart som fortfarande försöker konkurrera med godstransporterna på land.

Men framförallt anser vi att den här lotshöjningen inte bör genomföras! Genom att de som använder lotsningstjänsten idag betalar 90 procent av de direkta kostnaderna har de mer än väl tagit sin del av kostnadsansvaret. Resten bör enligt vår åsikt delas av sjöfartskollektivet som helhet.

Det är helt underförstått att vi redan nu vill protestera mot de andra aviserade lotshöjningarna som vi kunnat läsa om i treårsplanen!

Avslutningsvis kan vi inte annat än återigen konstatera att skillnaderna i internaliseringsgrad mellan transportslagen ökar, istället för att minska. Regeringen satsar årligen närmare tio miljarder SEK på drift och underhåll av järnvägsspår, men kräver bara spåroperatörerna på en bråkdel av den summan i banavgifter. Däremot fortsätter man kräva full kostnadstäckning av sjöfarten.

Vi är väl medvetna om att detta faktum inte är något som Sjöfartsverket råder över, men det tål ändå att poängteras.

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD
Postgatan 4
411 13 Göteborg

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

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se