



Sjöfartsverket

601 78 Norrköping
Att: Andreas Åhlander

Göteborg 29 september 2023

Remissvar angående förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende

Sjöfartsverkets **farledsavgifter** (SJÖFS 2023-1),

Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om **tillfällig klimatkompensation** för år 2024 (SJÖFS 2023-4),

Sjöfartsverket föreskrifter om tillhandahållande av lots, **lotsbeställning**, tilldelning av lots och lotsavgifter (SJÖFS 2023:2)

taxa för fartyg på **Trollhätte- och Södertälje** kanal (SJÖFS 2023:3),

förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-5) om taxa för **isbrytning på beställning** och mot ersättning med tillhörande konsekvensutredning.

Er beteckning: 23-00402, 23-00405, 23-00403, 23-00404, 23-02440

Sveriges Skeppsmäklareförening tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovanstående förslag.

Vi vill återigen framhålla att vi fortsatt helt motsätter oss alla höjningar av farledsavgifter och lotsavgifter!

* Vi säger nej till att öka farledsavgifterna med 7,3 procent för 2024! Detta gäller särskilt mot bakgrund av att den finska regeringen halverat farledsavgifterna för att gynna den finska exportindustrin.

* Vi säger nej till ökade lotsavgifter på 15 procent för 2024!

Sveriges Skeppsmäklareförening
(The Swedish Shipbrokers' Association)

www.swe-shipbroker.se

- * Vi säger nej till ökade trossavgifter för 2024!
- * Vi kan till nöds acceptera att taxan för isbrytning vid beställning höjs med 9,8 procent.
- * Vi kan förstå logiken kring att ta bort fjärr- och turn-around-rabatter och vi tackar för att vi ändå fått en nedtrappning över tid, så som vi önskat i tidigare remissvar.
- * Vi tycker att det är bra att de rederier som har fartyg klassade i CSI även får miljörabatt för beredsskapsavgiften då den också miljödifferentieras, precis som själva farledsavgiften. Därutöver anser Sveriges Skeppsmäklareförening att även fartyg klassade ESI bör omfattas av rabatten!
- * Vi hittar inte någon klargörande text om när avgift vid läktring kan tas ut, bara en definition på vad det är. Vi är alltså något frågande till om Sjöfartsverket verkligen har rätt att ta ut farledsavgift vid läktring inom Sveriges sjöterritorium och ännu mera starkt kritiska till om det ska gälla i Sveriges hela ekonomiska zon.

Vi undrar också vad händer om läktring sker med last som vare sig kommer från, eller ska till, Sverige? Utanför vilken gräns ska den läktringen ske utan att farledsavgifter tas ut? Detta behöver klargöras.

Trafiken på våra inre vattenvägar

Vi vill dock understryka behovet av att Sjöfartsverket INTE höjer några kostnader som drabbar trafiken på våra inre sjöar. Det är helt oacceptabelt att genomföra så här stora höjningar av avgifterna som drabbar sjöfarten på Väner och Mälaren extra tungt. Det är ju ändå den del av sjöfarten som ALLA värnar allra mest. Det är också där Sjöfartsverkets avgifter redan idag är som allra högst, räknat som andel av transportkostnaden.

Bara som ett exempel blir alltså höjningen för trossföringen genom slussarna i Trollhättan och Södertälje - hela 40 procent!

Lotsavgifterna

Vi vill återigen påminna om att Sveriges Skeppsmäklareförening under minst 20 år nu fått höra att lotsavgifterna kommer att bära sina egna kostnader om Sjöfartsverket bara får höja ett eller två år till med tio procent. Under 20 år med nästan ständiga sådana höjningar blir det många procent...

Pensionsinbetalningarna

När vi hade nollränta fick vi också ständigt höra att det var den låga räntan som låg bakom den stora höjningen av Sjöfartsverkets pensionsinbetalningar som i sin gjorde att Sjöfartsverket behövde höja farledsavgifterna. Rent logiskt borde alltså pensionsinbetalningarna nu minska drastiskt och därmed även minska behovet av stora farledsavgiftshöjningar.

Vad händer 2025?

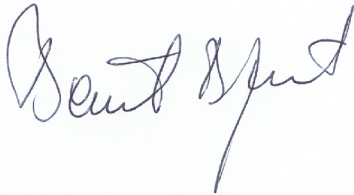
Vårt kraftigaste motstånd vad gäller nivåerna för lots- och farledsavgifter är kanske ändå inte riktade mot 2024 års avgifter. Vi är mest oroliga för de långsiktiga nivåerna. Dagens nivåer är lägre än de hade varit om inte regeringen skjutit till 300 miljoner SEK i klimatkompensation för åren 2023 och 2024.

För 2025 finns inga beslut, om det inte blir någon fortsättning på det skulle alltså farledsavgifterna för 2025 behöva höjas rent generellt med nästan 22 procent, bara för att kompensera för den indragna klimatkompensationen. Om inflationen då fortsatt är på hög nivå kan vi alltså riskera närmare 30-procentiga höjningar av farledsavgifterna inför 2025.

Det är nivåer som gör oss oroliga på riktigt!

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 118 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 lots- och farledsavgifter. 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)