

Remissvar – dnr 16-00810

gällande Sjöfartsverkets förslag till ny modell för farleds- och lotsavgifter

Lidköping, den 25 maj 2016

Definition

Med begreppet "Vi" samt "Vi i Vänerregionen", som det refereras till i texten i denna remiss avses undertecknande parter; Erik Thun AB, Ahlmark Lines AB, Stora Enso Skog AB, Valmet, Vänerhamn AB, Zinkgruvan Mining, Svenska Foder AB, Nordic Paper, Moelven, Lantmännen ek. för., Setra Group, BillerudKorsnäs

Sammanfattning

Vi i Vänerregionen stödjer inte det remitterande förslaget då Vi anser att det slår väldigt hårt mot vår näring samt inlands- och kustsjöfarten och kräver att Sjöfartsverket tar vårt remissvar i beaktande i utarbetandet av den nya modellen. Vi tycker att det är positivt med en enklare och tydligare avgiftsmodell som dessutom är miljödifferenterad, men Vi anser inte att förslaget uppfyller detta. Vi ser allvarliga negativa konsekvenser till följd av de kraftiga kostnadsökningar som den nya modellen innebär för vissa regioner och segment inom sjöfarten samt vi saknar helt i konsekvensanalysen att gods kommer överföras från sjö till väg och järnväg.

Svensk Sjöfarts remissvar

Vi i Vänerregionen ställer oss bakom alla de synpunkter och argument som tas upp i Svensk Sjöfarts remissvar. Men Vi väljer också att bidra med ett eget remissvar för att mer specifikt belysa de punkter som hör till vår region.

Synpunkter

Vänerregionens intressen

Vi i Vänerregionen är högst bekymrade över att den nya modellen påverkar oss negativt genom kraftigt reducerad rabatt och höjda farleds- samt lotsavgifter. Detta motverkar i högsta grad de ståndpunkter där alla länge arbetat för en positiv tillväxt i regionen.

Väneröverenskommelsen

Tongivande aktörer¹ i Vänerregionen samt näringsdepartementet slöt 2002 en överenskommelse med syftet att utveckla Vänersjöfarten samt att verka för en konkurrensneutralitet mellan olika

¹ Kommuner: Karlstad, Kristinehamn, Mariestad, Åmål, Lidköping, Vänersborg, Gullspång. Göteborgs Hamn AB, Västra Götalandsregionen, Region Värmland, Vänerhamn AB, O.F. Ahlmarks & Co Eftr AB, Erik Thun AB, Billerud AB, AB Mariestads Skeppsmäkleri och speditionskontor, Svenska lantmännen Ek för, Vänerens seglationsstyrelse samt Sjöfartsverket.

transportslag. Parterna ska bidra med insatser som ökar effektiviteten samt sänker kostnaderna för Vänersjöfarten och därmed främja näringslivets utveckling samt regionens tillväxt. Rabatten på 65% av lotsavgiften uppkom i och med denna överenskommelse och med nuvarande förslag att sänka rabatten till 30% på älven och helt ta bort den på Vänern så menar Vi att Sjöfartsverket bryter överenskommelsen utan att göra en riktig konsekvensanalys av följderna.

Utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart

Regeringen har gett Sjöfartsverket, i nära samarbete med Trafikverket, uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfarten i Sverige, identifiera hinder och föreslå åtgärder för att främja förutsättningarna. Särskild vikt ska läggas vid effekter på kostnader för såväl privata som offentliga aktörer. Att reducera rabatterna för Brofjorden/Göteborg, Mälaren och Vänerregionen går stick i stäv med denna ambition och medför att gods kommer flyttas från sjö- till landtransport. I Trafikverkets utredning från 2013 kom man fram till att en utvecklad Vänersjöfart är positiv för näringsliv, människa och miljö samt att en samhällsekonomisk lönsamhet uppnås genom konkurrenskraftiga inre vattenvägar och Vi vill att Sjöfartsverket tar hänsyn till detta när man arbetar fram en ny modell.

Inre vattenvägar

Avatar Logistics AB är ett joint venture mellan Erik Thun AB, Ahlmark Lines AB samt VT group. Bolaget bildades 2015 som en satsning för att utveckla sjöbaserade logistiklösningar till sjöss i Vänern och Mälaren då man ser ökade möjligheter med det nya regelverket som har kommit kring inre vattenvägar. Syftet med de nya direktiven är att avlasta väg och järnväg, men med kraftigt höjda transportkostnader för sjöfartstrafik i Vänern och Mälaren så blir det i princip omöjligt att utveckla och bedriva verksamhet på de inre vattenvägarna.

Höjda avgifter och slopade rabatter

Sjöfartsverket anger att syftet med en ny modell är en jämnare intjäning, inte ökade intäkter, och genom att dra ner på rabatterna som finns idag för specifika regioner frigörs resurser som istället kan användas till att hålla nere avgifterna för hela landet. Men det nya förslaget innebär en mycket kraftig sänkning av rabatterna i Vänerregionen och då blir det motsägelsefullt i och med att syftet med rabatter på farledsavgifterna *”är att undvika att någon drabbas extra hårt bara genom konstruktionen av avgiftssystemet eller att Sjöfartsverket inte ska förlora intäkter på grund av nedlagd trafik och/eller förlorade godsvolymer”*². Vi menar att detta i högsta grad kvarstår som motivering och argument även i den nya modellen och att rabatt därmed bör fortsätta ges i samma utsträckning som tidigare.

Räkneexempel

Erik Thun AB har gjort ett räkneexempel på kostnadsökningarna som de nya farleds- och lotsavgifterna ger. Kalkylerna avses att ses ur ett generellt kundperspektiv som inte kan räkna med lotsdispens t.ex. Vi har även fått kalkylen verifierad av Sjöfartsverket och den speglar en generell Vänerstransport väl. I exemplet kan man se att avgiftshöjningen leder till en kostnadsökning på en vanlig resa med 145%, vilket motsvarar en ökning med 23 kr per fraktat ton. Ahlmark lines AB och OP Svensson Shipping AB har också gjort beräkningar och kommit fram till liknande höjning. Även om fartygen klassas i bästa miljöklass enligt Clean Shipping Index, så uppkommer omfattande avgiftshöjningar (i vårt exempel 129% kostnadsökning istället för 145%).

² Sjöfartsverkets redovisning av regeringens uppdrag om att utarbeta en finansiell modell 3.1

| Avgifter idag | | | | Förslag nya avgifter | | | | | |
|-----------------------------|-------------|------------|------------------|----------------------|-----------------------------|-------------|-------------|-----------------------------|--|
| | Utan rabatt | Rabatt 65% | Verklig kostnad | Verklig kostnad | Rabatt i älven 30% | Startavgift | Utan rabatt | | |
| <i>Lots</i> | | | | | | | | <i>Lots</i> | |
| <i>Gbg - Vänerhamn</i> | 51 089 kr | 33 208 kr | 17 881 kr | 52 965 kr | 9 570 kr | 5 115 kr | 57 420 kr | <i>Gbg - Vänerhamn</i> | |
| <i>Lots</i> | | | | | | | | <i>Lots Vänerhamn - Gbg</i> | |
| <i>Vänerhamn - Gbg</i> | 45 408 kr | 29 515 kr | 15 893 kr | 48 499 kr | 7 656 kr | 5 115 kr | 51 040 kr | <i>(ingen startavgift)</i> | |
| | | | | 2 520 kr | - kr | | 2 520 kr | <i>Beredskapsavgift</i> | |
| <i>Farledsavgift fartyg</i> | | | | | | | | <i>Anlöpsavgift</i> | |
| <i>2,55 * GT</i> | 6 375 kr | - kr | 6 375 kr | 8 400 kr | - kr | | 8 400 kr | | |
| <i>Farledsavgift Gods</i> | | | | | | | | <i>Farledsavgift gods</i> | |
| <i>2,75 * Last</i> | 8 250 kr | - kr | 8 250 kr | 6 000 kr | - kr | | 6 000 kr | | |
| | | | 48 399 kr | 118 384 kr | = +145% (+23 kr/ton) | | | | |

Exemplet visar på ett fartyg, GT 2 500, NT 1 400, en resa med 3 000 mt last via Göteborg till Väneren. Ballast från Väneren ut till Europa. Lots Göteborg – Vänersborg 10 timmar, Vänersborg – Vänerhamn och tillbaka 8+8 timmar, Vänersborg – Göteborg 8 timmar (medströms). Ingen lotsdispens. Godsavgift 2 kr per ton i nya förslaget, baserat på generell last.

Lotsavgifter

I förslaget avses rabatten på lotsavgiften för Göta Älv/Trollhätte kanal sänkas från 65% till 30%, då detta ska motsvara beräkningarna av hur lägre lotsningshastighet missgynnar kunden. Samtidigt ska man höja startavgiften för lots med 5%. Att ha en lotsavgift på 3190 kr per timme (som i vårt räkneexempel) kanske är rimligt på korta distanser, men en resa som i vårt exempel tar lots i 18+16 timmar så blir det helt orimligt att timpenningen är konstant. För passage över Väneren kan man också fråga sig vad man får för det beloppet med hänsyn till behovet. Tittar man enbart på lotskostnaden på Väneren så ökar den med nästan 200% i det nya förslaget vilket är en helt omotiverad höjning, speciellt då det är en fråga om att lösa logistiken idag som gör att man tar lots hela Vänerresan, istället för lots i respektive hamnanlöp. Vi anser att Göta Älv och Väneren bör ses som ett undantag i och med att det är en säreget lång lotsdistans samt att det är en uttalad ambition att godsvolymer ska behållas till sjöss istället för land.

Argumentet att lotsavgifterna uppgår till ett par procent av totalkostnaden för en fartygstransport och därför marginellt känsliga för höjningar ställer vi oss frågande till. Det beror förstås på vad man räknar på för laster och rutter, men oavsett så är detta inte ett faktum för oss som har fartyg som går i älven upp till Väneren. Vi uppskattar att farleds- och lotskostnaden uppgår till 15% av transportkostnaden idag och med en höjning av avgifterna med 145% kommer de stå för en betydligt större andel, vilket i sin tur leder till ett behov att höja frakterna mot kund.

Återkommande fartyg får avgiftshöjningar

Idag så behöver man inte betala farledsavgift från och med det tredje anlöpet per kalendermånad. I det nya förslaget så dras rabatten av i en fallande trappa och det blir avgiftsfritt från och med det sjätte anlöpet per kalendermånad. Detta innebär alltså en ökad kostnad för anlöp tre till och med fem, som direkt drabbar inlands- och kustsjöfarten, där man gör cirka fyra eller fler anlöp per månad. Istället gynnas utländska rederier som anlöper svenska hamnar mer sällan.

Godset flyttar från sjö till land

Vi saknar främst i konsekvensutredningen det faktum att gods lätt kan röra sig från sjö till land när det gäller inlands- och kustsjöfart, samt en djupare analys av konsekvensen för Vänerregionen. Sjöfartsverket gör mest ett krasst konstaterande att Brofjorden, Göteborg, Vänern samt Mälaren är de regioner som kommer drabbas mest av förändringarna utan att vidareutveckla vad det kan leda till. Idag transporteras två miljoner ton gods på Vänern per år, vilket motsvarar cirka 65 000 lastbilstransporter på vägarna.

Brister i konsekvensutredningen

I konsekvensutredningen (4.4) ser man konkurrenssituationen på tre sätt; inom en fartygstyp, mellan fartygstyper och mot andra länders sjöfartsverksamhet, men man har ej analyserat det faktum att gods kommer flyttas från sjö- till landtransport i och med att ökade kostnader för godstransporten till sjöss leder till att landtransporten blir ett mer attraktivt alternativ. Detta står i kontrast till att man i den maritima strategin lyft fram som ett krav att man på grund av den samlade miljöbelastningen från transportsektorn samt trängselproblematiken på land behöver flytta över gods från land till sjö. I en randanmärkning anger Sjöfartsverket att de inte tror att det uppstår en förändrad konkurrenssituation mellan transportslagen på grund av att farleds- och lotsavgifter står för en marginell del av totalkostnaden av transporten. Detta håller inte som ett allmänt antagande, då våra beräkningar visar att farleds- och lotsavgifter redan idag står för 15% av den totala transportkostnaden och de föreslagna höjda avgifterna är en ökning med 23 kr per ton.

Kommentarer från industrinäringsen

Den nya avgiftsmodellen innebär kraftigt ökade kostnader för inlands- och kustsjöfarten i Sverige. Vad blir då konsekvensen av en höjning av transportkostnaden på 20% (beräknad kostnadsökning enligt räkneexemplet) för de som är varuägare? Bland näringsidkare i Vänerregionen är svaret entydigt; idag är det en marginell skillnad i kostnad mellan en sjö- och en landtransport, varav en sådan betydande höjning innebär att godset kommer flytta över från sjö till land. Följande är reella exempel:

Moelven AB menar att de skulle få lägga över majoriteten av sin volym på lastbil från Vänern till Göteborg/Varberg, alternativt trailer hela vägen från produktion ut i Europa. Detta högst motvilligt med tanke på den miljöpåverkan det medför. Ökade kostnader innebär i sin tur också försämrade konkurrenskraft och service gentemot kund.

För **Lantmännen** innebär det inte bara en försämrade affär utan också sämre avkastning och ökad driftkostnad för lantbrukarna i Vänerregionen. Det får också negativa konsekvenser om de höjda avgifterna kommer innebära en minskad frekvens av sjötrafik, då det inte finns transportkapacitet med lastbil utan spannmålet måste transporteras till sjöss för att klara logistiken.

Nordic Paper har redan idag ekonomiska incitament att gå över till trailer och färja för sina transporter från Kristinehamn till Hull (UK), men de har gjort ett medvetet val att använda sig av sjötransport hela vägen när det ligger på marginalen. Men en kostnadsökning kommer innebära att det blir svårare att motivera och då går de över till trailer och färja istället.

För **Svenska Foder AB** skulle nämnda frakthöjningar innebära en sämre affär i en redan ansträngd bransch, något som i slutändan drabbar lantbrukare i Vänerregionen då prishöjningar blir aktuellt. Svenska Foder AB skulle som konsekvens överväga om gods ska tas in via Uddevalla istället, där de idag har en terminal för att sedan transportera på lastbil till anläggningen i Hellekis. Ett alternativ som blir

nödvändigt men inte önskvärt, med tanke på miljöhänsyn och utvecklingen av Hellekis hamn som tar importen idag.

Zinkgruvan Mining AB skulle vid ökade kostnader för skeppning från Otterbäcken vid Vänern överväga att skeppa sina cirka 220 000- 240 000 ton per år av metallslig till sina europiska kunder från hamnar vid Österjön och/eller Uddevalla istället, vilket skulle innebära längre lastbilstransporter som flerfaldigt ökar utsläppen av koldioxid. Idag skeppas 55-60 fartyg ut från Otterbäcken varje år och dessutom räknar Zinkgruvan Mining AB med att mängden metallslig kommer öka med ca 10 % de närmaste åren. Att ta andra transportvägar skulle också märkbart påverka verksamheten vid hamnen i Otterbäcken där Zinkgruvan Mining AB idag är största kund och nyligen gjort investeringar för lagring av produkterna i syfte att få en bra miljömässig hantering.

Setra Group (som också stödjer det remissyttrande som skickats av bland andra. Skogsindustrierna till Sjöfartsverket) menar att en kraftig höjning av farleds- och lotsavgifterna skulle slå hårt mot skogsindustrin i stort och bolaget i sig. En fraktprisökning i storleksordningen 20% från Vänern till Storbritannien skulle utrangera denna sträcka som ett tänkbart transportalternativ till sjöss och det skulle innebära en kraftig omfördelning mellan transportslagen, där den största volymen skulle flyttas över till bil.

Slutsats

Sjöfartsverkets förslag till ny modell för farleds- och lotsavgifter har tydliga brister som går stick i stäv med regeringens uttalade ambition och strategi att flytta gods från land till sjö. Vi i Vänerregionen belastas av höjda avgifter och sänkta rabatter i en sådan stor utsträckning att det kommer påverka varuägaren och gods kommer flytta från sjö- till landtransport. Detta motverkar i sin tur Sjöfartsverkets eget arbete att stimulera sjöfartsnäringen för att inte riskera att förlora intäkter till landsidan. Vi vill att Sjöfartsverket tar hänsyn till det grundläggande syftet med rabatterna och väljer att behålla dagens nivåer eller motsvarande åtgärder för att stimulera till en levande Vänerregion för samhälle och miljö.

Lidköping, den 25 maj 2016

Erik Thun AB
Anders Källsson

Ahlmark Lines AB
Håkan Thorell

Valmet
Erik Kornfeld

Stora Enso Skog AB
Anders Örtendahl

Vänerhamn AB
Göran Lidström

Zinkgruvan Mining
Bengt Sundelin

Svenska Foder AB
Jan-Olof Sandström

Nordic Paper
Tomas Gustén

Moelven
Jan Wahlberg

Lantmännen ek. för.
Mattias Pålsson

Setra Group
Maria Jansson

BillerudKorsnäs
Anita Sjölander