

Remissvar – dnr 18-03417

gällande Sjöfartsverkets förslag till nya avgiftsföreskrifter för farleds- och lotsavgifter (SJÖFS 2018:17 samt SJÖFS 2017:26)

Lidköping den 31 oktober 2018

Definition

Med begreppet "Vi" samt "Vi i Vänerregionen", som det refereras till i texten i denna remiss avses undertecknande parter; Ahlmark Lines AB, Avatar Logistics AB, Erik Thun AB, OP Ship AB, BillerudKorsnäs AB, Nordic Paper, Valmet, Vargön Alloys, Stora Enso Skog AB, Sveriges Åkeriföretag samt Vänerhamn AB.

Sammanfattning

Vi i Vänerregionen stödjer inte de remitterande förslagen då vi anser att redan den nya avgiftsmodellen med ökade avgifter för farled och lots som infördes 1 januari 2018 slår väldigt hårt mot vår näring och inlands- och kustsjöfarten. Vi anser vidare att det helt saknas en konsekvensanalys av utfallet av den nya modellen som nyligen införts, liksom att konsekvensutredningen av de nu föreliggande föreskrifterna är bristfällig. Att Sjöfartsverket i det här läget går vidare med ytterligare höjningar med hänvisning till sitt eget ekonomiska läge, utan att först utreda hur den nyligen införda modellen faktiskt påverkar det övergripande målet om att flytta gods från väg och järnväg till sjö, visar på en brist på lyhördhet mot den bransch som är själva förutsättningen för Sjöfartsverket egen existens. Vi menar att de nya föreskrifterna kommer att ytterligare förstärka flytten av godsolymer från köl till land tvärtemot den politiska viljan och snarare minska antalet aktörer som är med och betalar avgifterna än att öka inflödet av intäkter till Sjöfartsverket.

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 mycket bekymrade över att den nya modellen påverkar oss negativt genom fortsatta höjningar av farleds- och lotsavgifter. Detta motverkar i allra högsta grad den positiva tillväxt i regionen som vi alla länge arbetat för.

Bakgrund Väneröverenskommelsen

Tongivande aktörer¹ i Vänerregionen och näringsdepartementet slöt 2002 en överenskommelse med syftet att utveckla Vänersjöfarten samt att verka för en konkurrensneutralitet mellan olika transportslag. Enligt överenskommelsen ska båda parterna bidra med insatser som ökar effektiviteten samt sänker kostnaderna för Vänersjöfarten och därmed främja näringslivets utveckling samt regionens tillväxt. Exempelvis tillkom rabatten på 65% av lotsavgiften i och med denna överenskommelse men med avgiftsmodellen som infördes vid årsskiftet och fortsatta höjningar från 2019 inom ramen för densamma, så menar vi att Sjöfartsverket fortsätter att bryta den överenskommelsen utan att göra en riktig konsekvensanalys av följderna.

Påverkan på Vänersjöfarten

Vänersjöfarten har utvecklats mycket positivt de senaste åren. Under såväl 2016 som 2017 ökade trafiken med sex respektive sju procent, jämfört med en procents ökning för sjöfarten generellt i Sverige under samma år. Totalt transporteras det knappt 2 miljoner ton gods per år över Vänern vilket motsvarar drygt 60 000 lastbilar. I princip all transport är till eller från utlandet och godset är främst relaterat till svensk basindustri; massaved, trävaror, industriråvaror, malm och jordbruk. Från att tidigare ha räknat med en fortsatt ökning av transportererna på Vänern så befarar vi nu att trenden vänder. Sjöfartsverkets serviceavgifter är avgörande för denna utveckling; den nya modellen innebär en reell höjning och har en klar påverkan. Varuägare lägger inte om sina transporter till sjöfart och fortsätter inte med sjöfartstransporter om kostnadsskillnaden mot landtransporter blir alltför betydande. Redan nu ser vi att projekt som påbörjats i syfte att flytta gods från väg till sjö, pausas eller avbryts helt (<https://www.sollines.se/sv/nyheter/det-blir-ingen-ny-containerpendel-pa-vanern-mellan-goteborg-och-kristinehamn-atminstone-inte>). Sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag minskar utan tvivel, men vi tror också att hela industrin i området kring Vänern kommer att påverkas negativt när transportererna blir ännu dyrare.

Stora brister i befintlig modell

Vi kan konstatera att marknadssituationen för Vänerregionen redan har påverkats stort. Istället för den av Sjöfartsverket aviserade fem-procentiga ökningen av transportkostnaderna för Vänersjöfarten, visar sammanställningar av årets första kvartal att farleds- och lotskostnaderna (som måste ses sammantaget, inte var för sig) höjs med dryga 100 %². Det är avsevärda prisökningar för rederiernas kunder dvs. varuägare och transportköpare inom industri och näringsliv i regionen. Därutöver tillkommer omlastningskostnader och hamnavgifter. Vinnarna hittills i den nya avgiftsmodellen är sällanankommande stora fartyg, utan miljöcertifiering och med kort lotsning. Vår bild är att de som borde ha möjlighet att flytta gods från väg/järnväg till sjö, möter störst hinder att faktiskt lyckas med det med den nya modellen. Vi har svårt att tro att det var avsikten och de nu föreslagna förändringarna kommer bara att förstärka dessa effekter ännu mer.

Brister i konsekvensutredningen

I såväl konsekvensutredningen angående ändringar av föreskrifter om farledsavgift som i konsekvensutredningen angående ändringar av föreskrifter om tillhandahållande av lots mm. skriver Sjöfartsverket: *Det finns sjöfart som möter konkurrens mot andra transportslag, för vilka en*

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

² Exempelvis Erik Thun AB har beräkningar som visar på över 136%.

avgiftshöjning kan ha negativ inverkan på deras konkurrensförmåga. Detta är dock inte något som Sjöfartsverket har möjlighet att analysera vid tidpunkten av framtagandet av konsekvensutredningen. Detta är mycket anmärkningsvärt då man så nyligen infört en minst sagt omdiskuterad modell för farleds- och lotsavgifter som enligt samtliga berörda parter påverkar sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag. Vår uppfattning är att avgiftsmodellen redan har hindrat flytt av gods från köl till land dvs. rakt motsatt det som politiken avsett att uppnå. Exempelvis ser Ahlmark Lines AB redan effekterna av de förhöjda lots- och farledsavgifterna på Väneren, då gods som normalt omlastats och skeppats över Väneren nu transporteras på bil istället till framförallt Varberg och Göteborg för vidare transport till England.

Nya beslut måste gå i en annan riktning

Att ytterligare höja avgifterna är inte rätt väg att gå i dagsläget. Snarare måste den nya avgiftsmodellen ses över så att den styr rätt enligt den politiska viljan och premierar mer gods på köl och inte tvärtom. Nya beslut borde snarare ta sin utgångspunkt i följande:

- En översyn av nettodräktighetsklasserna – med dagens indelning blir avgiften för fartyg som ligger nära gränserna helt oproportionerliga i jämförelse med det tonnage de kan lasta. Avgiften bör istället beräknas per ton.
- Inför rabatt på frekvensanlöp från det andra anlöpet – utan dessa slår den nya modellen hårt mot kust- och närsjöfarten.
- Inför en rejäl rabatt/subvention för miljö- och klimatsmarta fartyg – de som satsar på hållbar sjöfart ska premieras och inte tvärtom.

Utöver en översyn och justering enligt ovan vill vi också lyfta fram lotsplikten över Väneren. Nuvarande lotsplikt utgör en betydande del av våra ökande kostnader när vi jämför mot tidigare regelverk. I takt med ökade kostnader har vi konstaterat att servicen har försämrats avsevärt. Tillgången på lots är inte tillfredsställande och vi ser en tydlig ökning av förseningar pga. av lotsbrist i Väneren och Trollhätte kanal men även i andra svenska hamnar. Vi betalar mer för tjänsten men ser ingen förbättrad motprestation från Sjöfartsverket.

Vi anser att lotsreglerna bör följa med sin samtid och anpassas till den tekniska utvecklingen. Med digitala sjökort, GPS och AIS finns alla uppgifter om fartygets position, fart och kurs väl dokumenterat och lagrat. Den hjälp som behövs utifrån för fartyg som frekvent anlöper våra hamnar är information om eventuella avvikelser från normal trafik i farlederna, liksom varningar för andra fartyg. Denna hjälp torde man kunna få utan att ha en lots ombord. Arbetet med lots behöver kanaliseras i den här riktningen istället för att cementera gamla strukturer med skenande kostnader.

Slutsats

Sverige står inför många utmaningar och en av dem är ett väl fungerande, hållbart och framtidsanpassat transportsystem där vattenvägen är en för Sverige betydande infrastrukturtillgång. Enligt Sjöfartsverket själva har man som myndighet *ansvar för att utveckla transport- och sjöfartspolitik i linje med riksdagens och regeringens beslut*. För oss i Vänerregionen är det dock tydligt att de nu föreslagna föreskrifterna om ökade farleds- och lotsavgifter går stick i stäv med regeringens uttalade ambition och strategi att flytta gods från land till sjö. För oss blir frågan snarare hur vi ska klara av att behålla de transporter vi har idag till sjöss när avgifterna ökar med mer än 100

procent, eller hur aktörerna på marknaden ska våga göra långsiktiga satsningar för att flytta trafik från väg till sjö. Vi bedömer att såväl Vänersjöfartens konkurrenskraft liksom möjligheten att utveckla mer hållbara transporter äventyras så länge Sjöfartsverket ekonomiska bekymmer ska lösas med ökande avgifter istället för ökande statliga anslag.

Lidköping, den 31 oktober 2018



Johan Källsson

Ordförande VNR (Vänerregionens näringslivsråd) på uppdrag av följande medlemmar och partners:

Peter Anderson, Ahlmark Lines AB

Johan Lantz, Avatar Logistics AB

Ivo Fronzaroli, BillerudKorsnäs AB

Anders Källsson, Erik Thun AB

Ann-Louise Högberg, Nordic Paper

Gregor Loebbert, OP Ship AB

Anders Örtendahl, Stora Enso Skog AB

Thomas Broström, Sveriges Åkeriföretag

Peter Berggren, Valmet

Johan Svensson, Vargön Alloys

Göran Lidström, Vänerhamn AB