

Remissvar – SJÖV dnr 19-03047 & 19-03048

gällande Sjöfartsverkets förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter (SJÖFS 2018:18 samt SJÖFS 2018:19)

Lidköping den 30 augusti 2019

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 de nya avgiftsmodellerna med ökade avgifter för farled och lots som infördes 1 januari 2018 fortsatt slår väldigt hårt mot vår näring och inlands- och kustsjöfarten. Vi anser vidare att det fortsatt saknas en konsekvensanalys av utfallet av de nya modellerna och att inga nya höjningar bör genomföras innan en gedigen utvärdering av dessa modeller har gjorts. När vi sammanställer utvecklingen för Vänersjöfarten under de senaste två åren så blir det mycket tydligt att konsekvenserna av avgifterna går helt på tvärs med Sjöfartsverkets *ansvar för att utveckla transport- och sjöfartspolitik i linje med riksdagens och regeringens beslut* och faktiskt motverkar det övergripande målet om att flytta gods från väg och järnväg till sjö. Vi menar, liksom tidigare, att de nya föreskrifterna kommer att fortsätta hämma flytten av godsolymer från land till köl i Vänerregionen, tvärtemot den politiska viljan.

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 de nya modellerna 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.

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.

När vi nu summerar effekterna av avgifterna under 2018 så står det klart att de nya modellerna drabbar Vänerregionen väldigt hårt och har inneburit avsevärda ökning av serviceavgifter för gods som transporteras över Väneren.

Följande tabeller över farleds- respektive lotsavgifter är hämtad från Sjöfartsverkets egen årsredovisning för år 2018 och där framgår förvisso att den totala ökningen inte är så stor. Stockholm har fått ökade kostnader för farledsavgifter men minskade kostnader för lotsavgifterna, medan såväl Göteborg och Malmö har fått minskade avgifter rakt över, vilket ju naturligtvis på ett övergripande plan ser tilltalande ut.

Farledsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden				
	Farledsavgifter på fartyg		Farledsavgifter på gods	
	2018	2017	2018	2017
Luleå	49 394	27 926	27 749	32 303
Gävle	34 677	20 180	23 715	31 474
Stockholm	163 928	131 337	54 213	48 266
Södertälje	45 068	30 577	15 580	20 568
Kalmar	77 029	48 901	38 823	42 981
Malmö	167 288	139 176	107 023	112 123
Göteborg	164 914	106 836	94 435	114 881
Marstrand	89 144	65 379	65 552	74 832
Väner/Trollhätte kanal	4 572	2 648	3 735	5 603
Summa	796 014	572 960	430 825	483 031

Not 2 Lotsavgifter		
Lotsavgifterna har uppburits på följande lotsningsområden:		
	2018	2017
Luleå	40 545	37 427
Gävle	37 440	38 909
Stockholm	103 256	107 362
Södertälje	81 795	69 941
Kalmar	47 880	44 946
Malmö	68 061	73 339
Göteborg	92 710	101 405
Marstrand	74 021	79 018
Väner/Trollhätte kanal	29 153	15 570
Summa	574 861	567 917

Tabellerna hämtade från Sjöfartsverkets årsredovisning 2018 sidan 73-74.

Men när man tittar specifikt på Väneren i tabellerna ovan ser man att exempelvis lotsavgifterna ökat med nästan det dubbla.

När vi sammanställer samtliga siffror för trafiken på Vänern förstärks den bilden ytterligare:

	2017	2018	Diff
Anlöp Vänern	742 st	694 st	-6,5%
Godsvolym Vänern	1.957.000 ton	1.790.000 ton	-8,5%
Farledsavgift Sverige	556 000 000 kr	776 000 000 kr	39,6%
Farledsavgift Vänern	2 648 000 kr	4 572 000 kr	72,7%
Lotsavgifter Sverige	567 000 000 kr	574 000 000 kr	1,2%
Lotsavgifter Vänern	15 570 000 kr	29 153 000 kr	87,2%
Vänern			
Godsvolym per anlöp	2.637 ton	2.579 ton	-2,2%
Farledsavgift per anlöp	3 569 kr	6 588 kr	84,6%
Farledsavgift per ton	1,35 kr	2,55 kr	88,8%
Lotsavgift per anlöp	20 984 kr	42 007 kr	100,2%
Lotsavgift per ton	7,96 kr	16,29 kr	104,7%

Siffrorna ovan bekräftar de farhågor som vi lyfte fram i vårt yttrande till dnr 18-03417: Från att tidigare ha räknat med en fortsatt ökning av transporter på Vänern så vände trenden neråt under 2018. Vi tappade nästan 9% av godsvolymer över Vänern när avgifterna räknat per ton eller per anlöp ökade med över 100%. Vi kan inte se annat än att Sjöfartsverkets serviceavgifter är avgörande för denna utveckling; sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag minskar utan tvivel. Vi tror också att hela industrin i området kring Vänern påverkas negativt när transporter blir ännu dyrare. Vi ser förvisso en uppgång av godsvolymer igen under första halvåret 2019, men den uppgången motsvarar i bästa fall bara den minskning vi gjorde under 2018 trots att vi befann oss i en högkonjunktur under 2018.

Stora brister i befintlig modell

Vi kan alltså konstatera att marknadssituationen för Vänerregionen redan har påverkats stort. 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. När vi nu kan sammanfatta hur modellen slår så blir detta mycket tydligt: avgiftsmodellen är helt fel. Den främjar stora, sällanankommande fartyg och modellen bidrar därför till att stjälpna närsjöfarten där ansvarstagande rederier på hemmaplan får ta den största ekonomiska smällen.

Nya beslut måste gå i en annan riktning

Vi välkomnar den utvärdering som nu i grevens tid planerar att genomföras även om vi mycket hellre hade sett en väl genomförd konsekvensanalys innan man implementerade den nya modellen. Vi vänder oss däremot kraftfullt emot att fortsätta höja avgifterna när det är så tydligt att modellen, så som den är utformad idag, inte styr rätt enligt den politiska viljan och därför misslyckas med att premiera gods på köl. 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 anläpet – 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 Vänern. 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 Vänern 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. För oss i Vänerregionen är det dock tydligt att de föreslagna föreskrifterna om ytterligare 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 30 augusti 2019



Johan Källsson

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

Ahlmark Lines AB, Avatar Logistics AB, BillerudKorsnäs AB, Erik Thun AB, Nordic Paper, OP Ship AB, Stora Enso Skog AB, Sveriges Åkeriföretag, Valmet, Vargön Alloys, Vänerhamn AB