

Konsekvensutredning angående förslag till ändring av föreskrifter om farledsavgift

Sjöfartsverket är ett affärsverk som huvudsakligen finansieras genom avgifter där den största delen av avgifterna utgörs av lots- och farledsavgifter. Avgifternas syfte är att finansiera Sjöfartsverkets verksamhet. Stor del av ambitionsnivå och kvalitet i verksamheten styrs av Svenska och internationella regler och rekommendationer. Utöver detta för verket en dialog med branschen om behov och prioriteringar.

En mindre del av avgiften, 80 mkr, avsätts årligen för att ge incitament till rederiernas hållbarhetsarbete. Ett nära samråd under 2017/2018 med utsedda representanter från branschen ger slutsatsen att miljöincitamentet bör bibehållas och höjas när Sjöfartsverkets ekonomi tillåter. Slutsatsen av dialogen är också att incitamentet ska användas till att uppmuntra rederiernas eget hållbarhetsarbete. Incitament för överflyttning mellan land och sjö ska ges på annat sätt. Dessutom är slutsatsen från dialogen att det är värdefullt att koppla incitamentet till ett kontrollsystem för att säkra de effekter som incitamentet eftersträvar. I dagsläget sker detta genom CSI men modellen för detta kan förändras i framtiden. Här önskar branschen ett närmande till övriga frekvent använda system tex ESI.

Avgifterna utgör ca 5-6 % av ett fartygs kostnad¹. Övriga kostnader är schablonmässigt hamn- och stuveriavgifter 32-60 %, fartyg ca 25 % och bränsle ca 25 %. För att skapa ett större incitament förs därför en dialog med Sveriges hamnar för att skapa en samstämmighet mellan det miljöincitament som hamnarna ger i sin prissättning och miljöincitamentet i Sjöfartsverkets avgiftsmodell.

Avgifterna fastställs i föreskrifter som är giltiga till dess att beslut om nya föreskrifter fattas och dess ikraftträdande. Sjöfartsverket föreslår nu en uppdatering av befintliga avgiftsföreskrifter avseende farledsavgifter (SJÖFS 2017:27).

¹ CombiPort Förutsättningar för svensk intermodal kustsjöfart (2013-03-31)

Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

Från och med 1 januari 2018 implementerade Sjöfartsverket en ny avgiftsmodell som också inkluderade förändringar inom det miljöincitament som ger möjlighet till avgiftsdifferentiering.

Avgiftsmodellen bedöms hittills ha fungerat väl utifrån sitt syfte att finansiera Sjöfartsverkets verksamhet men starka synpunkter inkom 2017 på den del som avser miljöincitamentet. I syfte att omhänderta detta har Sjöfartsverket, i nära samarbete med sjöfartsbranschen och andra berörda intressenter, tagit fram ett nytt förslag till miljöincitament.

Utöver de förändrade miljöincitamenten föreslås ett antal ytterligare ändringar av mindre omfattning. Generellt är dessa av mer redaktionell art och avser främst förtydliganden utan att innebära några praktiska förändringar av föreskrifternas tillämpning.

Nytt miljöincitament

I nuvarande avgiftsmodell används fem olika miljöparametrar som viktas lika. Det förslag som nu remitteras innebär en modell som istället fokuserar miljöprestandan på tre parametrar. Kväveoxider (NO_x) med viktning 50 %, koldioxid (CO₂) med viktning 30 %, och svaveloxider och partiklar (SO_x och PM) med viktning 20 %.

Förändringen syftar till att sätta ett tydligare fokus på de miljöparametrar som bedöms ge upphov till starkast miljöincitament. Konkret innebär det ett tydligare fokus på fartygens bränsle och åtgärder som minskar utsläppen till luft, där fartygen ges möjlighet till ökade miljöincitament genom att byta till ett miljövänligare bränsle eller implementera teknik som ger utsläppsminskningar. Ytterligare motiv till förslaget är att modellen ligger närmare det index som används i flera hamnar.

Föreslagna redaktionella förändringar i avgiftsföreskriften

Övriga förändringar som föreslås i avgiftsföreskrifterna är generellt endast redaktionella ändringar som innebär förtydliganden och förenklingar, och som därför inte medför någon reell förändring i praktiken.

Dock sker en mindre skillnad angående möjligheten att använda periodvisa farledsdeklarationer. Periodvisa farledsdeklarationer används i de fall ett rederi kontinuerligt bedriver trafik på en specifik linje. För att inte rederiet ska behöva lämna in en farledsdeklaration för varje enskilt anlop, ger Sjöfartsverket möjlighet att använda periodvisa farledsdeklarationer. Periodvis farledsdeklaration innebär att rederiet efter avslutad månad redovisar samtliga genomförda anlop under denna månad. Syftet med denna förändring är att fånga upp den typ av trafik som de periodvisa farledsdeklarationerna är avsedda för, men exkludera övrig trafik. Genom den föreslagna förändringen bedömer Sjöfartsverket att de fartyg som går enligt en given tidtabell, med många kontinuerligt återkommande anlop, ges möjlighet att använda periodvisa farledsdeklarationer. Däremot exkluderas fartyg som inte genomför en större mängd anlop och där trafiken med jämna mellanrum också sker till hamnar som inte ingår i aktuell tidtabell, vilket då

Datum
2018-05-31

Vår beteckning
18-02291

kräver en kombination av periodvisa och enskilda farledsdeklarationer. Förändringen bedöms därför innebära en minskad administration för Sjöfartsverket. Dessutom är förändringen i linje med vad som avsågs vid införandet av möjligheten till periodvisa farledsdeklarationer.

Beskrivning av alternativa lösningar för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd

Föreskrifterna är motiverade av ovan angivna skäl. En reglering i föreskriftsform är den enda godtagbara lösningen. Om avgiftsförändringarna inte genomförs och föreskrifterna inte träder i kraft kommer befintliga föreskrifter att vara gällande även fortsättningsvis. Den befintliga föreskriften har visat sig fungera, men skulle inte omhänderta de förändringar avseende miljöincitament som bedöms vara önskvärda och som har utarbetats i samarbete med sjöfartsbranschen och andra externa representanter.

Uppgift om vilka som berörs av regleringen

Föreskrifterna riktar sig mot de som bedriver handelssjöfart på svenska hamnar och som betalar farledsavgifter. Antalet fartyg uppgår till cirka 2 700 per år och antalet fartygsägare eller redare, som är Sjöfartsverkets slutkund, till uppskattningsvis cirka 1 500. Detta antal är osäkert eftersom Sjöfartsverket av ett antal skäl saknar uppgift om fartygens redare eller ägare. Dels är operatören av fartygen i flera fall en annan part än fartygsägaren, dels ägs fartygen ofta av en utländsk part. Dessutom fungerar ofta agenter som mellanhand vid anlop till svenska hamnar. Sjöfartsverkets avgifter hanteras av de cirka 170 fartygsagenter som är redarens representant i de svenska hamnarna.

Antalet fartyg med verifierade miljöpoäng i CSI uppgick, vid utsökning i början på maj 2018, till 96 stycken. Av dessa fartyg har 55 stycken anlop till svenska hamnar under 2017 eller 2018, Detta antal är dock ökande och kommer sannolikt att vara större när de föreslagna avgiftsföreskrifterna ska träda i kraft 1 januari 2019.

Uppgifter om de bemyndiganden som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Regleringen baseras på bemyndiganden i förordning (1997:1121) om farledsavgifter.

Uppgifter om kostnadsmissiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskrifterna förväntas generellt inte medföra några påtagliga konsekvenser eller kostnader för sjöfartsbranschen som helhet. Dock innebär förslaget till nytt miljöincitament att avgiftsuttaget förändras för ett antal fartyg, vilket beskrivs närmare enligt nedan.

Datum
2018-05-31Vår beteckning
18-02291*Nytt miljöincitament*

De förändrade miljöincitamenten medför vissa omfördelningar mellan de fartyg som idag erhåller miljöincitament i form av avgiftsreduktioner. Eftersom miljöparametrarna ”vatten och avfall” samt ”kemikalier” exkluderas, innebär det att fartyg med god prestanda inom dessa miljöparametrar riskerar att förlora miljöpoäng. De fartyg som har god prestanda inom miljöparametrarna kväveoxider (NO_x), koldioxid (CO₂), och/eller svaveloxider och partiklar (SO_x och PM), kan däremot få ökad miljöpoäng som följd av att dessa parametrar får en ökad viktning i systemet.

Vid den senaste utsökningen finns 96 fartyg med verifierade miljöpoäng i CSI, varav 55 stycken har anlöpt svenska hamnar under 2017 eller 2018. För de 55 analyserade fartygen innebär den föreslagna förändringen att ett större antal fartyg hamnar i miljöklass D och därmed inte får del av miljöincitamentet. Däremot ökar antalet fartyg som hamnar i miljöklass A respektive B, vilket innebär ökade miljöincitament. Detta åskådliggörs i tabellen nedan.

Miljöklass	Antal fartyg enligt nuvarande föreskrift	Antal fartyg enligt förslag till ny avgiftsföreskrift
A	6	7
B	9	10
C	27	13
D	13	25

Vidare innebär det nya förslaget till miljöincitament att den samlade ekonomiska nettoeffekten är positiv för sjöfartsbranschen som helhet. Skälet är att de fartyg som får högre miljöincitament erhåller större avgiftssänkningar i absoluta termer än de fartyg som erhåller lägre miljöincitament. Detta är i sin tur en följd av att merparten av de fartyg som får lägre miljöincitament sjunker från miljöklass C (10 % avgiftsreduktion) till miljöklass D (ingen avgiftsreduktion). De fartyg som i stället får ett större miljöincitament ökar generellt från miljöklass C (10 % avgiftsreduktion) till miljöklass A (90% avgiftsreduktion) eller B (70% avgiftsreduktion).

Baserat på avgiftsuttaget under första kvartalet 2018 skulle det nya förslaget till miljöincitament innebära en ökning med närmare 0,4 mnkr för sjöfartsbranschen som helhet. Ökningen på årsbasis beräknas utifrån detta uppgå till mellan 1,5–2,0 mnkr. Det relativt lilla antalet fartyg som ingår i analysen gör dock att dessa uppskattningar är förenade med osäkerhet.

Sammanfattningsvis innebär den föreslagna förändringen att ett mindre antal fartyg delar på ett större miljöincitament, och följaktligen att de fartyg som faktiskt erhåller miljöincitament belönas med ökade genomsnittliga

Datum
2018-05-31

Vår beteckning
18-02291

avgiftsreduktioner. Detta innebär i sin tur en större kostnadstäckning för kostsamma miljöinvesteringar vilket stämmer väl överens med ambitionen att fokusera miljöstyrmedlet så att det genererar ett reellt incitament.

Övrig föreslagna förändringar

Förändringen i angående möjligheten att använda periodvisa farledsdeklarationer kan innebära en viss ökad administration för några fartygsägare. Detta bedöms dock vara begränsat vad gäller såväl den administrativa bördan som det antal fartygsägare som berörs, varför konsekvenserna av denna förändring bedöms vara ringa.

Övriga förslag till förändringar i föreskriften är endast förtydliganden och förenklingar utan några reella förändringar i praktiken, varför de inte bedöms ge upphov till några konsekvenser.

Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen

Sjöfartsverket bedömer att regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till EU och inte står i strid med de fyra friheterna inom EU. Avgifterna tas ut på samma sätt och med samma nivåer oavsett hamn som anlöps eller fartygets nationalitet.

Bedömning av om särskilda hänsyn behöver tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och om det finns behov av speciella informationsinsatser

Reglerna föreslås träda ikraft den 1 januari 2019. Sjöfartsverket har förmedlat detta datum särskilt i beaktandet av den nya utformningen av miljöincitament för att ge sjöfartsbranschen tid till nödvändiga omställningar.

Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

Storleken på de företag som påverkas av de föreslagna reglerna varierar kraftigt från enmansföretag till stora koncerner med en tyngdpunkt på mindre och medelstora företag. Sjöfartsverkets kunder som svarar för rapportering av uppgifter till grund för debitering och också svarar för betalningen av farledsavgifter är fartygsagenterna, som är redarens representant i de svenska hamnarna och uppgår till cirka 170 företag. På grund av att Sjöfartsverkets direkta kund inte är redaren saknar Sjöfartsverket uppgift om antalet redare eller fartygsägare, men en professionell bedömning är att cirka 1 500 kunder påverkas. Detta antal är dock av ett antal skäl förenat med viss osäkerhet. Dels är operatören av fartygen i flera fall en annan part än fartygsägaren, dels ägs fartygen ofta av

Datum
2018-05-31

Vår beteckning
18-02291

en utländsk part. Dessutom fungerar ofta agenter som mellanhand vid anlop till svenska hamnar.

Beskrivning av tidsåtgång som regleringen kan föra med sig för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta

Regleringen för inte med sig någon förändring av tidsåtgång för företagen och några förändringar av verksamheten behöver inte vidtas.

Beskrivning av vilka andra kostnader den föreslagna regleringen medför för företagen och vilka förändringar i verksamheten som företagen kan behöva vidta till följd av den föreslagna regleringen

Några omfattande praktiska, administrativa eller andra åtgärder behöver inte Sjöfartsverkets kunder vidta med anledning av dessa föreskrifter. Arbetsomfattning eller arbetsförutsättningar hos verkets kunder påverkas inte heller i någon påtaglig omfattning av de föreslagna förändringarna, som sammantaget endast bedöms innebära försumbara administrativa förändringar. Inga förändringar i kundernas verksamheter bedöms bli aktuella till följd av de föreslagna avgiftsföreskrifterna.

Beskrivning av i vilken utsträckning regleringen kan komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen

Det förändrade miljöincitamentet innebär att fartyg som har god prestanda när det kommer till utsläpp till luft erhåller ett högre incitament, och därmed en större avgiftsreduktion. Fartyg som har god prestanda inom kemikaliehantering och vatten och avlopp riskerar istället att erhålla ett lägre incitament.

Beskrivning av hur regleringen i andra avseenden kan komma att påverka företagen

Det är Sjöfartsverkets ambition att även svenska hamnar ska införa ett liknande system för miljöincitament. I detta syfte har ett arbete med en fyrpartsöverenskommelse initierats. Om en överenskommelse kommer till stånd kommer berörda fartygsägare även att påverkas av samma effekter gällande hamnarnas avgifter.

Beskrivning av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen av reglerna då dessa i stor utsträckning inte förändras.

Datum
2018-05-31

Vår beteckning
18-02291

Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting

Kommuner och landsting påverkas inte alls av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson

Kontaktperson: Staffan Söderberg

Telefonnummer: 0721-44 00 32

Mejladress: staffan.soderberg@sjofartsverket.se

Noomi Eriksson