



# SJÖFARTSVERKET

Generaldirektören

Handläggare direkttelefon

Jan-Olof Selén, 011-19 13 40

Datum  
2004-09-08

Vår beteckning  
030501-03-02446

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Uppdrag om farledsavgifter

I regeringsbeslut den 19 februari 2004 gavs verket i uppdrag att utveckla systemet för farledsavgifter med utgångspunkt i det förslag som presenterats i departementspromemorian Nya farledsavgifter (Ds 2003:41) och regeringens bedömningar i detta beslut med anledning av inkomna remissyttranden.

Sjöfartsverkets arbete med detaljutformningen av ett förändrat system för farledsavgifter har nu slutförts. Resultatet av detta arbete redovisas i bifogad promemoria.

De övergripande bestämmelserna om farledsavgifterna finns i regeringens förordning (1997:1121) om farledsavgifter. Med stöd av denna förordning fastställer Sjöfartsverket avgiftsnivåerna och föreskriver om tillämpningar av systemet för farledsavgifter. Införandet av de nya farledsavgifterna från den 1 januari 2005 kräver vissa ändringar i förordningen (SFS 1997:1121) om farledsavgift.

Hemställan om ändring i förordningen om farledsavgift bifogas.

  
Jan-Olof Selén

Kopia för kännedom:  
Styrelsen  
VL  
Sveriges Redareförening  
Sveriges Hamnar  
Sveriges Skeppsmäklareförening



**SJÖFARTSVERKET**  
Juridik

Handläggare direkttelefon  
Anna Staaf, 011-19 13 35

Datum  
2004-09-07

Vår beteckning  
030501-03-02446

Ert datum

Er beteckning

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## Hemställan om ändring i förordningen (1997:1121) om farledsavgift

Sjöfartsverket hemställer om att förordningen (1997:1121) om farledsavgift (förordningen) ändras i enlighet med vad som nedan närmare anges. Ändringen bör vara genomförd så att de nya reglerna träder i kraft den 1 januari 2005.

### Bakgrund

De begärda ändringarna i förordningen förbereds dels av planerade men ej genomförda ändringar såvitt avser farledsavgifter och dels med anledning av att Sjöfartsverket avser att modernisera sina rutiner för farledsdeklarationer samt kredithantering.

### *Ändrade sjöfartsavgifter*

I regeringsbeslut den 19 februari 2004 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utveckla systemet för farledsavgifter med utgångspunkt i det utredningsförslag som presenterats i betänkandet Nya farledsavgifter, Ds 2003:41, och de bedömningar som regeringen redovisade i beslutet.

Arbetet med att detaljutforma farledsavgifterna har utgått ifrån regeringens direktiv och utredningens förslag. Verket har också haft kontakter med företrädare för sjöfartsnäringsen och hamnarna. I allt väsentligt har principerna enligt utredningens förslag följts. Sjöfartsverkets förslag till ändrade farledsavgifter innebär, vad avser förordningen om farledsavgift, att kryssningsfartyg inte längre skall vara undantagna avgiftsplikt. Kryssningsfartygen kommer under en övergångsperiod att fasas in i avgiftssystemet.

Datum  
2004-09-07

Vår beteckning  
030501-03-02446

### *Ändrade rutiner för farledsdeklarationer och kredithantering vid myndigheten*

Från och med den 1 januari 2005 upphör Tullverket med att för Sjöfartsverkets räkning ombesörja mottagande och kontroll av deklaration för farledsavgift. I och med att denna arbetsuppgift i sin helhet förs till verket har myndigheten beslutat att samtidigt införa elektronisk rapportering av farledsdeklarationer. Möjligheten att rapportera via en blankett kommer att finnas kvar under en övergångsperiod.

### **Ändringar i förordningen**

Följande ändringar anser Sjöfartsverket skall genomföras i förordningen.

- 1 §** Den andra punkten som anger att kryssningsfartyg undantas från avgiftsplikt bör strykas. Dessa fartyg blir avgiftspliktiga från och med den 1 januari 2005 och kommer att successivt föras in i avgiftssystemet. Ändringen föranleder kompletterande bestämmelser i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1998:12) om farledsavgift.
- 3 §** Termen *bruttodräktighet* bör ersättas med *storlek*. Skälet härför är att Godstransportdelegationen i sitt slutbetänkande, Godstransporter - noder och länkar i samspel, SOU 2004:76, föreslår en övergång från bruttodräktighet till nettodräktighet som avgiftsparameter och att ovan nämnda ändring förbereder en sådan eventuell övergång.
- 5 §** Andra stycket bör upphävas eftersom Tullverket upphör med fullgörandet av dessa uppgifter den 1 januari 2005.
- 6 §** Uttrycket *lämna* bör bytas ut mot *avge* eftersom det tydligare anger att uppgifterna till övervägande del inte längre behöver avges i fysisk form. Motsvarande ändringar bör genomföras i 7 och 10 §§ förordningen.
- 7 §** I det första stycket anges vilka som är ansvariga för att betala farledsavgiften. Enligt Sjöfartsverkets uppfattning är det fråga om ett solidariskt ansvar. Att ett sådant ansvar är för handen bör tydligt anges i texten.

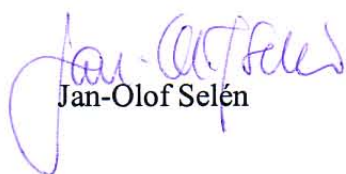
Även andra stycket bör förtydligas så att det framgår att betalningsansvaret är solidariskt tillsammans med fartygets redare och/eller ägare.

Datum  
2004-09-07

Vår beteckning  
030501-03-02446

Frågor med anledning av denna skrivelse besvaras av verksjuristen Anna Staaf, tel. 011-19 13 35, och avdelningsdirektören Thomas Ljungström, 011-19 15 58.

I handläggningen av detta ärende, som har beslutats av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit chefsjuristen Gunilla Malmlof, ekonomidirektören Eva Nilsson, chefen för Sjöfart och Samhälle Lars Vieweg, avdelningsdirektören Thomas Ljungström och verksjuristen Anna Staaf, föredragande.



Jan-Olof Selén



Anna Staaf

Kopia för kännedom till:

1. Finansdepartementet.
2. Styrelsen
3. Verksstyrningsgruppen



## Nya farledsavgifter

I regeringsbeslut den 19 februari 2004 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utveckla systemet för farledsavgifter med utgångspunkt i det utredningsförslag som presenterats i Ds 2003:41 och de bedömningar som regeringen redovisade i beslutet.

Arbetet med att detaljutforma farledsavgifterna har utgått ifrån regeringens direktiv och utredningens förslag. Verket har också haft kontakter med företrädare för sjöfartsnäringsen och hamnarna. I allt väsentligt har principerna enligt utredningens förslag följts. Effekterna för färjetrafiken har mildrats något jämfört med utredningsförslaget. I övrigt har endast vissa justeringar av avgiftsnivåer vidtagits för att finansiera förslaget inom gällande ramar. För Sjöfartsverkets del ska förändringen av avgifterna vara intäktsneutral. Detaljerna i det nya avgiftssystemet redovisas nedan.

Införandet av de nya farledsavgifterna från den 1 januari 2005 kommer att kräva vissa ändringar i förordningen (SFS 1997:1121) om farledsavgift. Verket redovisar förslag till sådana ändringar i särskild skrivelse.

### Antal avgiftsbelagda anlöp

Antalet avgiftsbelagda anlöp för den bruttobaserade delen av farledsavgiften sätts till maximalt fem resp. två avgiftspliktiga anlöp per kalendermånad för passagerarfartyg resp. övriga fartyg.

PM

Datum

2004-09-08

## Avgift på fartygets bruttodräktighet

### *Passagerarfartyg, exkl kryssningsfartyg*

Den del av farledsavgiften som tas ut på fartygets bruttodräktighet tas ut med 1,80 för varje enhet av fartygets bruttodräktighet för passagerarfartyg. Detta innebär en differentiering jämfört med utredningens förslag som förutsatte samma avgiftsnivå för passagerarfartyg och lastfartyg exkl. tankfartyg. Nedjusteringen motiveras av ett flertal omständigheter:

- Färjetrafiken fyller en funktion som vad som skulle kunna kallas rörliga broar för den mer högvärdiga godstrafiken och för personresor som har behov av en hög och reguljär transportfrekvens. Verket bedömer att denna typ av frekventa transporter blir allt viktigare för den svenska ekonomin vilket enligt verkets mening motiverar en viss nedjustering av avgiften.
- Färjetrafiken genererar stora intäkter i land.
- Färjorna har ofta hög isklass och bidrar därmed till att hålla verkets kostnader för isbrytning på en lägre nivå.

Vad som också talar för en lägre avgiftshöjning för passagerarfartygen än den i utredningen föreslagna, relativt kraftiga avgiftshöjningen, är att bruttodräktigheten inte ger en perfekt bild av fartygens effektuttag och därmed inte heller av de utsläpp som genereras.

Mot bakgrund av det ovan nämnda avser verket att införa en lägre avgiftsnivå för passagerarfartygen om 1,80 kr per enhet av fartygets bruttodräktighet. Det innebär att den maximala höjningen för ett passagerarfartyg i frekvent trafik sänks från 67 % till 46 %, oräknat svavelavgift.

Sjöfartsverket har valt att inte nu kompensera den lägre avgiften på färjetrafiken med en motsvarande höjning för lastfartygen. Sjöfartskonjunkturen är för närvarande god med stigande volymer i hamnarna och Sjöfartsverket gör bedömningen att denna utveckling kommer att fortsätta under 2005. Skulle sjötrafiken minska får den lägre avgiftsnivån ses som en förskottering av den fortsatta avgiftsväxling som verket räknar med under 2005 i samband med nästa justering av lotsavgifterna. För 2006 och 2007 ger kryssningstrafiken, som behandlas nedan, ett visst om än mycket begränsat intäktsbidrag.

### *Kryssningsfartyg*

För kryssningsfartygen ger regeringen verket möjlighet att successivt fasa in denna trafik i avgiftssystemet. Verket avser att fasa in kryssningsfartygen

PM

Datum

2004-09-08

under en treårsperiod. Avgiften för 2005 sätts till noll, då kryssningsprogram redan är fastlagda och näringen bör ha tid till anpassning till en ny avgiftsnivå. För 2006 uppgår avgiften per enhet av fartygets bruttodräktighet till 0,50 kr. Avgiften för 2007 kan nu uppskattas till runt 1 kr per enhet men får fastställas senare mot bakgrund av utvecklingen. Verket har undersökt kostnaden för kryssningsanlöp i ett flertal östersjöhamnar och gör bedömningen att denna nivå och den successiva anpassning som sker inte kommer att avleda kryssningsanlöp från svenska hamnar.

För att inte skapa orättvisa konkurrensförhållanden vid olika kryssningsupplägg bör endast en avgift, i första svenska hamn, tas ut under en och samma kryssning. För kryssning där passagerarbyte till mer än 90 % sker i svensk hamn utgår tills vidare ingen avgift.

Verket har valt att inte fullt ut inkludera kryssningsfartygen i systemet med miljödifferentering. Incitamentet för ett kryssningsfartyg i internationell trafik, att under alla förhållanden använda lågsavlig bunkerolja, måste anses som alltför lågt för att meningsfulla åtgärder ska kunna vidtas utifrån den låga avgiftsnivån. Vad avser rening av kväveoxider har framkommit att åtgärder för en reduktion av dessa kan förväntas och i vissa fall har genomförts varför en reduktion av farledsavgiften läggs in i systemet. Denna blir proportionell mot den reduktion som ges för övriga fartyg.

#### *Övriga fartyg*

Avgiftsnivån i det nya systemet sätts till 2,20 kr för oljetankfartyg och 2,05 kr för övriga fartyg per enhet av fartygets brutto. Detta innebär att de fartyg som gör färre än 24 anlöp per år kommer att få en lägre avgift än för närvarande. Avgiftsnivån ligger i linje med den som användes som räkneexempel i utredningen och innebär som nämnts ovan en viss förskottering av den pågående avgiftsväxlingen mot lotsavgifterna.

#### **Maxbelopp**

De maximala belopp som tas ut per anlöp blir, efter nivåjusteringar med anledning av att avgiften per enhet av fartygets bruttodräktighet har halverats, oförändrade i förhållande till nuläget och utredningens förslag. Detta innebär att maxbeloppet för oljetankfartyg blir 80 000 kr om fartygets utsläppsnivå av kväveoxider uppgår till över tio gram per kilowattimme (kWh) minskat med 3 000 kr för varje helt gram därunder ner till ett gram per kWh. För övriga fartyg är respektive belopp 50 000 kr och 2 000 kr.

PM

Datum

2004-09-08

### Svavelavgift

Enligt gällande EG-direktiv (1999/32/EG) om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen får inte marin dieselbrännolja (MDO) eller gasolja (MGO) användas inom svenskt territorium om dess svavelhalt överstiger 0,2 %. Direktivet omfattar inte tjockolja (HFO) eller det bränsle som finns i tankarna hos fartyg som passerar gränsen mellan Sverige och land utanför EU. Den miljödifferenciering av farledsavgifterna som syftar till att ge incitament för fartygen att använda lågsvavlig bunkerolja måste nu anpassas till gällande regler. Trots det faktum att de flesta fartyg som använder marina bränslen som omfattas av direktivet då är skyldiga att använda bunkerolja med en svavelhalt understigande 0,2 viktprocent anser verket att dessa bör ges en viss rabatt då risk annars finns att fartygen går över till HFO. Dessutom bör viss stimulans ges till de fartyg som inte omfattas av direktivet.

Sjöfartsverket inför därför fyra gränser för svavelavgiften för samtliga fartygstyper; mindre än 0,2 viktprocent, mellan 0,2 och upp till 0,5 viktprocent, mellan 0,5 och upp till 1 viktprocent samt överstigande 1 viktprocent. Svavelavgiften per enhet av fartygets bruttodräktighet framgår av nedanstående tabell.

Svavelhalt, viktprocent	Passagerarfartyg, kr	Övriga fartyg, kr
0 - 0,2	0	0
0,21 - 0,5	0,30	0,20
0,51 - 1,0	0,60	0,40
1,01 -	0,60	0,60

Den betydelse som passagerarfartygen har för att minska utsläppen till luft av svavel motiverar enligt verkets mening den skillnad i incitamentsstruktur i förhållande till övriga fartyg som framgår av tabellen.

Med ett genomförande av ovan föreslagna svavelavgifter förstärks incitamentsnivån i linje med utredarens förslag med totalt 20 %.

### Kväveoxidrabatt

Sjöfartsverket anser att den tekniska utvecklingen av fartygsmaskiner motiverar att den övre gräns där rabatt börjar ges sänks från 12 g/kWh till 10 g per kWh. Skalan utsträcks ända ner till 0 g/kWh. Det faktum att verket valt att gå ett steg längre än utredningen, där lägsta gräns sattes till 1 g/kWh, beror på att verket vill ge ett förstärkt incitament till att också låta

**PM**

Datum

2004-09-08

hjälpmaskiner omfattas av åtgärder mot Nox-utsläpp. Nivåerna per enhet av fartygens bruttodräktighet framgår av tabellen nedan.

Utsläppsnivå, gram NO <sub>x</sub> /kWh	Passagerar fartyg, kr	Kryssnings fartyg, kr	Oljetank fartyg, kr	Övriga fartyg, kr
0 – 0,50	0,60	0,38	1,00	0,90
0,51 – 1,00	0,70	0,44	1,10	1,00
1,01 – 2,00	0,90	0,50	1,30	1,15
2,01 – 3,00	1,08	0,60	1,48	1,33
3,01 – 4,00	1,17	0,65	1,57	1,42
4,01 – 5,00	1,26	0,70	1,66	1,51
5,01 – 6,00	1,35	0,75	1,75	1,60
6,01 – 7,00	1,44	0,80	1,84	1,69
7,01 – 8,00	1,53	0,85	1,93	1,78
8,01 – 9,00	1,62	0,90	2,02	1,87
9,01- 10,00	1,71	0,95	2,11	1,96
10,01 -	1,80	1,00	2,20	2,05

För kryssningsfartygen kommer ovanstående rabattnivåer att successivt föras in i avgiftssystemet. De föreslagna rabattnivåerna för fartyg som vidtagit åtgärder för att minska utsläppen av kväveoxider innebär att det ekonomiska incitamentet har förstärkts med totalt 41 %.

**Rabatter**

Rabatten för Medelhavstrafiken kan med det nya systemet slopas. Enligt verkets beräkningar innebär det nya avgiftssystemet en minskning av den faktiska avgiften med 8 % eller med totalt 400 000 kr.

Vad avser bilfartygen kan befintlig rabatt om 60 % sänkas till 30 % med oförändrad kostnadsnivå för dessa fartyg.

För fjärrzonstrafiken utgår i enlighet med utredningen en oförändrad avgift om 1,2 miljoner kronor per år och linje.

**PM**

Datum

2004-09-08

För transittrafiken där endast en godsbaserad avgift tas ut sker ingen ändring av befintliga regler.

### **Sammanfattning**

Föreliggande avgiftssystem innebär en förstärkning av miljödifferencieringen av farledsavgiften. Det ekonomiska incitamentet att vidta åtgärder för att minska utsläppen till luft av svavel och kväveoxider, dvs Sjöfartsverkets rabatter, ökas för ett fullt betalande fartyg jämfört med ett maximalt renat fartyg med 5 respektive 17 procentenheter och uppgår till 23 % respektive 56 %.

Den avgift som tas ut per enhet av fartygets bruttodräktighet differentieras ytterligare då lägre nivåer införs för passagerarfartyg och kryssningsfartyg.

Effekterna av förslaget har beräknats per hamn och per fartygstyp. För hamnarna är effekterna helt beroende av trafikens frekvens och sammansättningen av trafiken i hamnen vad avser fartygstyp och fartygsstorlek samt om fartygen vidtagit miljöförbättrande åtgärder eller inte. Generellt får lastfartygstrafiken avgiftssänkningar medan färjetrafiken med passagerarfartyg får ökning.