

Sjöfartsverket

Stockholm
2018-07-03

Ert dnr
18-02291

Vårt dnr
2018/101

Förslag till ny avgiftsföreskrift avseende Sjöfartsverkets farledsavgifter (SJÖFS 2017:27)

Näringslivets Regelrådet NNR har tagit del av det aktuella förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

Förslaget innebär att den nuvarande modellen för miljöincitament som består av fem parametrar reduceras till tre. Med förslaget tas parametrarna ”vatten och avfall” samt ”kemikalier” bort. Den individuella viktningen av de tre parametrarna ändras också. Förslaget (24§) innebär också en möjlighet att lämna periodvisa farleddeklarationer för passagerarfartyg som går i regelbunden trafik enligt tidtabell.

Konsekvensutredningen bristfällig

Enligt NNR är Sjöfartsverkets konsekvensutredning kraftigt bristfällig.

Det saknas ett faktabaserat underlag som visar på att den föreslagna förändringen till tre parametrar med en annan viktning verkligen leder till ökade miljöincitament och mest positiva miljöeffekter. NNR delar Regelrådets kritik (se RR 2018-176) om att Sjöfartsverket exempelvis borde ha ”redovisat vilka överväganden som gjorts vid valet av parametrar och hur viktning bestämts när det gäller miljöincitamentet.” NNR saknar också en diskussion om kopplingen mellan miljöincitamenten och positiva effekter på miljön.

Konsekvensutredningen innehåller heller ingen analys av alternativa lösningar för att uppnå ökade miljöincitament såsom t ex den modell som Svensk Sjöfart har föreslagit och som inbegriper alla fem parametrar som ingår i det befintliga systemet men där den individuella viktningen har justerats. Då den ekonomiska effekten av miljöincitamenten synes begränsade finner NNR att miljöincitamenten som signalvärde också bör analyseras.

I konsekvensutredningen anges när det gäller förslaget om förändrade miljöincitament att dessa kommer att medföra vissa omfördelningar mellan de fartyg som idag erhåller miljöincitament i form av avgiftsreduktioner. Fartyg med god prestanda inom de miljöparametrarna ”vatten och avfall” och ”kemikalier” riskerar enligt verket komma att förlora miljöpoäng medan de som har god prestanda inom de tre parametrarna som valts ut kan få ökade miljöpoäng. Av konsekvensutredningen framgår att miljöklasserna A (90% avgiftsreduktion) och B (70% avgiftsreduktion) endast kommer att öka med ett fartyg i varje klass. Vidare att merparten av de fartyg som får lägre miljöincitament sjunker från klass C (10% avgiftsreduktion) till klass D där de inte erhåller någon avgiftsreduktion alls.

Med förslaget kommer ett mindre antal fartyg att dela på ett större miljöincitament vilket enligt Sjöfartsverket medför en större kostnadstäckning för dessa för kostsamma miljöinvesteringar.

NNR anser att konsekvensutredningen helt saknar en diskussion om vilka effekter denna förändring får på det signalvärde som miljöincitamenten har och därmed vilka effekter detta får för fartygsägares investeringar i miljöförbättrande åtgärder avseende parametrarna Vatten och avfall och Kemikalier. NNR har uppmärksammats om att fartygsägare med relativt små ekonomiska medel skulle kunna genomföra miljöförbättrande åtgärder på detta område men att det finns en risk att incitamenten för detta går förlorade i och med den föreslagna förändringen.

NNR är också starkt kritisk till den redogörelse som görs av Sjöfartsverket om att det nya förslaget till miljöincitament tagits fram i nära samarbete med sjöfartsbranschen. NNR har efter kontakt med branschen förstått att detta påstående inte alls stämmer och att det förslag som nu remitteras inte stöds av branschen. NNR har också fått kännedom om att förslaget remitterats före genomförande av nästa branschgruppsmöte vid vilket ytterligare diskussion i frågan förväntades äga rum. NNR anser att den bristande samrådsprocessen och redovisningen från denna undergräver förtroendet för Sjöfartsverket och det förslag det presenterar.

NNR anser att det är oerhört viktigt att konsekvensutredningen är av god kvalitet, baseras på fakta och inte vinklas eller innehåller falsk information för att styra mot en viss åtgärd. Beslutsfattaren saknar annars underlag för att kunna bedöma om det mest kostnadseffektiva alternativet valts som uppnår syftet.

Utöver ovanstående vill NNR påpeka att redovisningen av effekterna av förslaget om att passagerarfartyg som går i regelbunden trafik enligt tidtabell ska kunna lämna periodvisa farledsdeklarationer innehåller brister. Det anges under rubriken *Övriga föreslagna förändringar* på sid 5 att förändringen kan innebära en viss ökad administration för några fartygsägare. Samtidigt så anges på sid 6 att ”Regleringen för inte med sig någon förändring av tidsåtgång för företagen...”. Enligt NNR går detta inte ihop och efterfrågar därför en närmare redogörelse i denna del.

Övrigt

I konsekvensutredningen anges att 80 mkr avsätts årligen för miljöincitament. NNR har förstått att detta innebär en minskning med 20 mkr från de tidigare 100 mkr som tidigare avsatts för detta ändamål. Om syftet är att öka miljöincitamenten finner NNR att den totala summan som avsätts behöver tas med i analysen och övervägande göras av Sjöfartsverket om att åter avsätta 100 mkr för detta ändamål.

Med anledning av ovanstående brister anser NNR att förslaget inte kan ligga till grund för beslut. NNR avstyrker därför förslaget.

Näringslivets Regelnämnd NNR

Christina Fors