Öppet brev till politiker i Trafikutskottet

Angående Sjöfartsverkets avgifter och Vänerregionen

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. Vi, **Vänerregionens Näringslivsråd** (VNR), menar att den avgiftsmodell för farledsavgifter som Sjöfartsverket införde per den 1 januari 2018 håller på att skjuta hela Vänersjöfarten i sank.

Den nya avgiftsmodellen verkar ha liten eller ingen bäring alls på Sjöfartsverkets *ansvar för att utveckla transport- och sjöfartspolitiken i linje med riksdagens och regeringens beslut.* Snarare har avgiftsmodellen införts för att säkerställa att Sjöfartsverkets, som är ett affärsverk, ska finansiera sin egen verksamhet och ha en ekonomi i balans, där man använder avgifterna som en sköld emot konjunktursvängningar.

Vi uppfattar inte heller Sjöfartsverket som en *partner för tillväxt och konkurrenskraft* när man genom denna avgiftsmodell bortser från att sjöfartens olika delar lever under helt olika villkor; det är exempelvis stor skillnad mellan en passagerarfärja och ett torrlastfartyg – de konkurrerar inte med varandra och kan inte jämföras med varandra. Snarare bör exempelvis ett torrlastfartyg jämföras med godstrafik på vägar och järnväg. Att regelverket för avgifter ser likadant ut för såväl passagerarfärjor, tankbåtar som torrlast innebär inte att det därmed är rättvist sett ur ett totalt transportperspektiv.

Vi kan konstatera att marknadssituationen för Vänerregionen redan har påverkats stort. Istället för den av Sjöfartsverket aviserade ökningen på 5 % 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 %. Det motsvarar i sin tur en höjning om minst 10 % av fraktpriset för en transport mellan Vänern och en hamn på kontinenten. 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 att det kan anses vara i linje med den politiska viljan. Frågan för oss nu är snarare hur vi ska behålla de transporter vi har idag till sjöss, när avgifterna ökar med mer än 100 %, eller hur aktörerna på marknaden ska våga göra långsiktiga satsningar för att flytta trafik från väg till sjö.

Vänersjöfarten har utvecklats mycket positivt de senaste åren. Under såväl 2016 som 2017 ökade trafiken med 6 respektive 7 procent, jämfört med 1 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 transporterna 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, pausar eller avbryts

helt (https://www.sollines.se/sv/nyheter/det-blir-ingen-ny-containerpendel-pa-vanern-mellan-goteborg-och-kristinehamn-atminstone-inte). Ett annat exempel är Ahlmark Lines AB som ser effekterna av de förhöjda lots- och farledsavgifterna på Vänern, då gods som normalt omlastats och skeppats över Vänern nu transporteras på bil istället, till framförallt Varberg och Göteborg för vidare transport till England.

Sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag minskar utan tvivel, men vi tror också att hela industrin i området kring Vänern kommer att påverkas negativt när transporterna blir ännu dyrare. Och om industrierna får sämre förutsättningar och tvingas skala ner har det i sin tur stor påverkan på kommunerna i regionen.

Den nya **avgiftsmodellen måste därför skyndsamt ses över** så att den styr rätt enligt den politiska viljan och premierar mer gods på köl och inte tvärtom. Nya beslut behöver 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 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.

Slutligen förordar vi en tydlig satsning på det femte transportslaget dvs. pråmtrafik på inre vattenvägar såsom Vänern och Mälaren, med ett eget regelverk. I nuläget likställs pråm/inlandssjöfart med IMO-fartyg (havssjöfart) vilket innebär samma avgifter och lotsplikt som IMO-fartyg. Men pråm bör inte jämföras med fartyg utan med landtransporter och måste ges en reell möjlighet att konkurrera på samma villkor. Därför bör regelverken för inlandssjöfart på inre vattenvägar snarast harmoniseras med regelverken för inlandssjöfart i resten av EU.

På uppdrag av medlemmarna i Vänerregionens Näringslivsråd (VNR)

Johan Källsson, ordförande VNR, Lidköping 2018-12-19

Ahlmarks Lines AB	Lantmännen Lantbruk	Stora Enso Skog AB	Tågoperatörerna
BillerudKorsnäs	Moelven	Sveriges Åkeriförening Värmland	Vargön Alloys
Erik Thun AB	Nordic Paper	Svenska Foder AB	Vänerhamn AB
Handelskammaren i Värmland	OP Ship AB	Valmet	Zinkgruvan
Lantmännen Reppe			