



Handläggare, direkttelefon
Anders Westerlund, +46(0)10 478 6175

KONSEKVENsutREDNING

2020-10-23

Dnr: 20-03846

Enligt sändlista

Konsekvensutredning angående förslag till ändringar av föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Sjöfartsverket har för avsikt att genomföra en höjning av lotsavgifterna med tio (10) procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2019:4.

Beskrivning av problemet och vad man vill uppnå

Sjöfartsverket är ett av Sveriges tre affärsverk. Detta innebär att verksamheten till största del finansieras via avgifter som myndigheten är rådiga över. Det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som direkt står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter.

Sjöfartsverket strävar efter att varje tjänst som erbjuds ska täcka sina egna kostnader. Gällande lotsningsverksamheten har dess intäkter under en längre tid inte täckt sina kostnader. Detta har resulterat i att lotsningsverksamheten behövt korsfinansieras via farledsavgiften.

Under de senaste åren har Sjöfartsverket arbetat med att höja lotsverksamhetens kostnadstäckning samt att förbättra och effektivisera verksamheten. Från och med hösten 2018 arbetar verket med det s.k. Framtidsprogrammet, en förnyad strategisk inriktning samt en kartläggning och prioritering av ytterligare effektiviseringar, kompletterande affärer och digitalisering och modernisering av tjänsteutbudet. Bl.a. bedrivs forskning för att undersöka alternativa och mer kostnadseffektiva lösningar som kompletterar lotsningstjänsten, exempelvis navigationsstöd från land. Arbetet sker i samråd med våra kunder och ägare för att tydliggöra uppdraget och behovet av servicenivå och därmed skapa en tydlighet mellan avgiftsnivå och uppdrag/servicenivå.

Givet Sjöfartsverkets uppdrag är det dock inte möjligt att nå full kostnadstäckning enbart genom att förbättra och effektivisera lotsningsverksamheten. Sjöfartsverket

Datum
2020-10-23

Dnr 20-03846
20

måste därför höja lotsavgifterna för att nå full kostnadstäckning för tjänsten. Mot bakgrund av detta avser Sjöfartsverket att höja lotsavgifterna med tio (10) procent från den 1 maj 2021, vilket beräknas motsvara en intäktsökning om cirka 40 miljoner kronor för 2021.

Undantaget från denna höjning är avgifterna för öppensjö- och genomfartslotsning, vilka bibehålls på 2020 års nivå.

Vidare avser Sjöfartsverket göra vissa språkliga och innehållsmässiga förändringar i föreskriften.

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

Föreskriftsändringarna är motiverade av de ovan angiva ekonomiska skälen. En reglering i föreskriftsform är den enda lösningen som Sjöfartsverket har rådighet över. Om avgiftshöjningarna inte genomförs kommer Sjöfartsverket att gå miste om intäktsökningar på cirka 40 miljoner kronor, vilket innebär motsvarande förlust för Sjöfartsverket. Detta eftersom de åtgärder för effektivisering och intäktsökningar i övrigt är uttömda, förutsatt att leveranserna ska fortsätta enligt kundlöften. Eftersom verkets soliditet vid årets slut närmar sig noll (0) procent finns heller inga reserver att ta av. Effektiviseringsprogrammet omprövas och utökas löpande när nya möjligheter uppstår.

Om de övriga föreslagna ändringarna i föreskriften inte genomförs kommer Sjöfartsverket även fortsättningsvis vara tvungna att bistå med stöd och förklaringar till kunderna kring hur de aktuella bestämmelserna i föreskriften ska tolkas, då de i nuläget kan upplevas som något svårbegripliga.

Uppgift om vilka som berörs av regleringen

Antalet utförda lotsuppdrag uppgick under 2019 till 33 574 stycken. Antal unika fartyg uppgick till strax över 3 100 stycken.

Redare vars fartyg som använder svensk lots till och från svenska hamnar samt vid lotsning utanför Sveriges sjöterritorium berörs av ändringarna i föreskrifterna i form av en ökad kostnad. Lotstjänsten beställs och betalas av fartygsagenter på uppdrag av rederier.

Antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 170 stycken. Avgifterna debiteras fartygsagenten för redarens räkning. Uppgifter om antalet redare eller fartygsägare som berörs finansiellt av ändringen saknas därför.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av förordningen (1999:215) om lotsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för lotsningsverksamheten.

Datum
2020-10-23

Dnr 20-03846
20

Uppgifter om kostnadsmässiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskrifterna väntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de tio (10) procenten i ökad lotsavgift. De språkliga och innehållsmässiga förändringar som görs i föreskriften förväntas minska den administrativa bördan något för Sjöfartsverkets personal då innehållet i föreskriften blir mer lättbegripligt.

Att reglerna tillämpas på avsett sätt kommer att kontrolleras av Sjöfartsverket.

Med utgångspunkt i den studie som VTI¹ genomfört rörande konsekvenser av den nya avgiftsmodellen som infördes 2018 redogörs det för vilken andel lotsavgifterna utgör av den totala transportkostnaden, vilket är en förhållandevis liten del, mellan 0,1 till 3,9 procent beroende på transportupplägg. Undantaget är sjötransporter som går via Väneren, där lotsavgifterna uppgår till närmare nio (9) procent av den totala transportkostnaden. En ökning av lotsavgifterna med 10 procent innebär därmed en genomsnittlig ökning för kollektivet av den totala transportkostnaden med mellan 0,01 – 0,04 procent (transporter på Väneren undantaget, där en tioprocentig ökning motsvarar en ökning med cirka 0,9 procent).

I ljuset av Covid-19 epidemin och de konsekvenser den medfört för framför allt färje- och kryssningstrafiken, är den påverkan i kostnader som en ökning av lotsavgifterna medför svår att uppskatta. Detta då de mer långsiktiga konsekvenserna för näringen i nuläget är oklara. Det bör dock noteras att flertalet av de färjetransporter som går i linjetrafik har lotsdispens, varför en förändring av lotsavgiften inte får någon påverkan på deras kostnader.

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

Förändringarna bedöms vara i linje med Sveriges skyldigheter vid anslutningen till EU och inte i strid med de fyra friheterna inom EU.

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

Reglerna avses träda ikraft den 1 maj 2021, och remitteras under hösten 2020, Sjöfartsverket genomför informationsinsatser kring de aktuella förändringarna innan ikraftträdande.

¹ Utvärdering av Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell 2018, VTI rapport 1034

Datum
2020-10-23

Dnr 20-03846
20

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 är rederier, vilka (oftast genom fartygsagenter) svarar för rapportering av uppgifter till grund för debitering och för betalning av farleds- och lotsavgifterna.

Fartygsagenterna är redarnas representanter i de svenska hamnarna och antalet agenter uppgår till cirka 170 stycken. De företag som levererar stödtjänster till sjöfarten har i genomsnitt nio anställda. På grund av att redarna i regel agerar genom sina fartygsagenter saknar Sjöfartsverket uppgifter om antalet redare eller fartygsägare. Det är även viktigt att beakta att fartyg är en internationellt mobil tillgång vars ägarstruktur ofta är komplex samt till viss del föränderlig även under ett kalenderår. En uppskattad bedömning är att det är cirka 1 500 kunder som påverkas.

Beskrivning av tidsåtgång som regleringen kan föra med sig för att anpassa företagets verksamheter till förändringen

Berörda företag bedöms inte ha några behov av förändring av sin verksamhet, vilket innebär att det inte föreligger behov av extra tid för anpassning.

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

När de nya föreskrifterna träder i kraft kommer inga administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartyg.

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

Det råder i dagsläget en hög prispress på transporter till följd av flera faktorer. Dels finns en hög konkurrens inom transportbranschen och i sjöfartssegmentet i synnerhet. Detta kommer dels av historiska skäl men även några inneboende faktorer så som fartygens stora investeringskostnad, långa livscykel samt svårighet att hitta alternativa användningsområden. Utöver detta har transportköparna och slutkunderna en låg betalningsvilja för transporter. Mycket av de råvaror som används vid transporter handlas till världsmarknadspris vilket gör det svårt att förutsäga fluktuationer eller förhandla långa kontrakt. Det finns även för vissa segment inom sjöfartsbranschen en substitutionsrisk med andra transportslag. Sjöfartsverket vill därmed påtala att transportbranschen utsätts för en hård konkurrens med ett stort fokus på pris men då en höjning av lotsavgifterna påverkar alla Sjöfartsverkets kunder likvärdigt innebär det att konkurrenssituationen mellan dem är oförändrad.

Datum
2020-10-23

Dnr 20-03846
20

Det finns områden inom sjöfart som möter konkurrens mot andra transportslag, för vilka en avgiftshöjning kan ha negativ inverkan på deras konkurrensförmåga. Enligt VTI:s rapport *Sjötrafik i Vänern och Mälaren*² kan det konstateras att en höjning av farledsavgifterna i allmänhet och lotsavgifterna i synnerhet får en större procentuell påverkan på den totala transportkostnaden för sjötransporterna i dessa områden. Det innebär en ökad risk för att ytterligare avgiftshöjningar kan medföra att godset flyttas över till andra transportslag, främst lastbil, vilket skulle få negativa effekter för de företag som bedriver sjötransporter på Vänern och Mälaren. För att motverka dessa effekter är dessa delar idag rabatterade så långt EU-regler om statsstöd tillåter.

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

Sjöfartsverket bedömer att inga andra konsekvenser för de berörda företagen finns.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen av reglerna då dessa inte förändras utan förslaget är begränsat till en avgiftsökning. Förslaget genererar därmed inte en ökad administrativ börda i frågan om hantering eller dokumentation.

Beskrivning av effekter för kommuner eller landsting

Kommuner och landsting påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson Anders Westerlund +46(0)10 478 6175
anders.westerlund@sjofartsverket.se

² Sjötrafik i Vänern och Mälaren, VTI rapport 1040