

## INFORMATION

Sjöfart och Samhälle

Handläggare, direkttelefon

Thomas Ljungström, 011-19 15 58

2008-01-25

### **Förändringar i farledsavgiftssystemet från den 1 april 2008**

Sjöfartsverkets har för avsikt att från den 1 april 2008 genomföra några större förändringar i det miljödifferenterade farledsavgiftssystemet. Förslaget innebär sammantaget en avgiftssänkning om ca 22 Mkr, fördelat på en generell sänkning av den godsbaserade delen av farledsavgifterna med nära sex procent, avskaffande av avdraget från bruttodräktigheten för segregerade barlasttankar (SBT-avdrag) för tankfartyg samt en skärpning av miljödifferenteringen.

Den föreslagna sänkningen av den genomsnittliga avgiftsnivån ska också ses som en fortsättning på den återföring av höjningen av lotsningsavgifterna som påbörjades genom sänkningen av den godsbaserade avgiften per den 1 juli 2004 samt den lägre avgiftshöjningen av den bruttobaserade farledsavgiften för passagerarfartygen per den 1 januari 2005.

### **Förslag till avgiftsförändringar**

De ekonomiska incitamenten i det miljödifferenterade farledsavgiftssystemet har under framförallt de senaste åren allt tydligare visat sig vara otillräckliga. Effekten av detta är att avgiftssystemets påverkan på redarna och fartygsägarna att frivilligt reducera utsläppen av svavel- och kväveoxider minskar och att sjöfarten alltmer framstår som det transportslag där minst åtgärder görs för att minska utsläppen till luft.

Som exempel har antalet fartyg med giltiga svavelintyg (SO<sub>x</sub>-intyg) minskat med 60 fartyg under 2007 och fartyg med gällande kväveoxidreduktionscertifikat (NO<sub>x</sub>-certifikat) minskat med nära 30 procent under samma period.

En övergripande beskrivning av de föreslagna förändringarna redovisas nedan och innebär följande:

- Den godsbaserade farledsavgiften sänks med ca 6 % från 3,24 kr/ton gods till 3,05 kr/ton gods. Avgiften för s.k. lågvärdigt gods behålls vid 80 öre/ton.
- Miljödifferenteringen i systemet skärps genom en höjning av rabatten för samtliga fartyg som vidtagit NO<sub>x</sub>-renande åtgärder. Förändringen innebär bland annat att samtliga fartygsarter kan uppnå avgiftsfrihet från den bruttobaserade farledsavgiften om maximala

**INFORMATION**

Datum

2008-01-25

reningsåtgärder vidtas.

Vad gäller svavelavgifterna är den huvudsakliga inriktningen att öka incitamentet för passagerarfartyg som väljer att köra på lågsvavlig bunkerolja. För lastfartygen sänks gränsen för att erhålla en lägre svavelavgift från en viktprocent till 0,5. För att till en del kompensera den intäktsminskning som blir följden av förändringarna i incitamentsnivåer höjs svavelavgiften för fartyg som inte kör på en lågsvavlig olja under 0,5 viktprocent från 60 till 70 öre. Ändringen innebär att giltiga SO<sub>x</sub>-intyg för fartyg med en uppgiven svavelhalt mellan 0,5 och en viktprocent blir ogiltiga från den 1 april 2008.

- Den bruttobaserade farledsavgiften sänks för kryssningsfartygen från 1,00 kr/enhet brutto till 0,80 kr/enhet brutto. Samtidigt med detta lyfts kryssningsfartygen in i systemet med svavelavgifter varför effekten i praktiken blir densamma som en höjning av den bruttobaserade avgiften till 1,50 kr/enhet brutto. Höjningen är det tredje steget i den tidigare aviserade infasningen av kryssningsfartygen i farledsavgiftssystemet. Förändringen innebär även att dessa fartyg ges ett incitament att gå över till en mer lågsvavlig bunkerolja.
- Rätten till avdrag för segregerade barlasttankar m.m. för oljetankfartyg vid beräkning av den bruttobaserade farledsavgiften tas bort och som en kompensation för detta sänks den bruttobaserade farledsavgiften från 2,20 kr/enhet brutto till 2,05 kr/enhet brutto för tankfartyg och avgiften per ton gods sänks, i förhållande till tidigare redovisade avsikter, med ytterligare tre öre till 3,05 kr per ton gods.
- Ovan nämnda förändringar i farledsavgiftssystemet har även medfört att de maxbelopp som begränsar den bruttobaserade farledsavgiften har setts över och anpassats till de nya avgiftsnivåerna.

### **Detaljerad redovisning av föreslagna förändringar vad avser svavelavgiften och kväveoxidrabatten**

#### *Svavelavgiften*

Inledningsvis konstaterades att antalet fartyg med giltiga SO<sub>x</sub>-intyg under 2007 minskat med 60 fartyg. Detta är en följd av ökade bunkerpriser där det ekonomiska incitament som ges av Sjöfartsverket och de flesta svenska hamnarna inte är tillräckligt för att motivera en övergång till bunkerolja med lägre svavelhalt. Det finns tvärtom exempel på färjetrafik där byte har skett från bunkerolja med en svavelhalt under 0,5 viktprocent till en produkt med svavelhalt strax under 1,5 viktprocent, som är kravet för färjetrafiken i SECA-områdena (SO<sub>x</sub> Emission Control Area) Östersjön och Nordsjön. På grund av detta samt mot bakgrund av färjetrafikens signifikans för utsläppen av svaveloxider är det särskilt viktigt att ge den delen av sjöfartssektorn ett ökat incitament att köra på lågsvavlig bunkerolja.

**INFORMATION**

Datum

2008-01-25

För lastfartygen som är mindre signifikanta för utsläppen av svaveloxider föreslås att incitamentet för fartyg som kör på bunkerolja med en svavelhalt mellan 0,5 och en viktprocent slopas. Detta motiveras av att gränsen för svavelhalten inom Östersjön är 1,5 viktprocent och att skillnaden ner till under en viktprocent är för liten för att en stimulans ska ges inom ramen för avgiftssystemet. Det nu föreslagna avgiftssystemet för svavelavgifter redovisas nedan.

Tabell 1. Förslag till nya svavelavgifter

Svavelhalt, viktprocent	Passagerarfartyg, kr	Övriga fartyg, kr
0 - 0,2	0	0
0,21 – 0,5	0,20	0,20
0,51 – 1,0	0,70	0,70

Som framgår av tabellen ovan innebär de föreslagna förändringarna att avgiftsstrukturen förenklas och att avgiftsnivån är densamma för lastfartyg och passagerarfartyg. Det ekonomiska incitamentet för att köra på bunkerolja under 0,5 viktprocent har i förslaget förstärkts från 20-30 öre till 50 öre.

#### *NO<sub>x</sub>-rabatten*

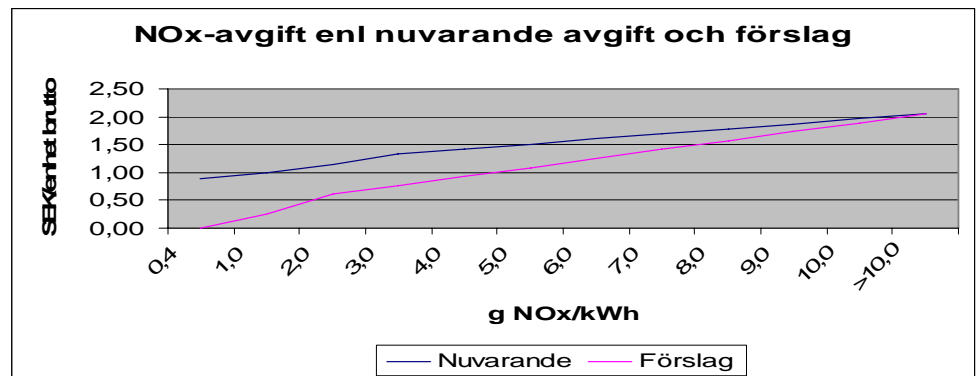
I likhet med antalet fartyg med giltiga SO<sub>x</sub>-intyg minskar antalet fartyg som vidtagit åtgärder för att reducera utsläppen av kväveoxider. Det finns fartyg som installerat utrustning men som inte längre har den inkopplad då det ekonomiska incitamentet är för lågt.

För att motverka den negativa utvecklingen föreslås att NO<sub>x</sub>-rabatterna höjs så att samtliga fartygsarter med maximala reningsåtgärder kan komma ner till noll i bruttobaserad farledsavgift. Detta för att stimulera redare och fartygsägare att installera den bästa tillgängliga reningstekniken på både huvud- och hjälpmaskiner. Förändringen illustreras i nedanstående diagram där en jämförelse av nuvarande och föreslagen avgiftsnivå efter rabatt redovisas.

## INFORMATION

Datum

2008-01-25



Som framgår av den nya kurvans lutning så är höjningen av rabatten större ju lägre utsläppsnivå som fartyget uppnår. För exempelvis ett lastfartyg med en utsläppsnivå på under 0,5 gram NO<sub>x</sub>/kWh blir rabattökningen 90 öre. Därefter blir ökningen av rabatten mindre enligt en linjär skala upp till tio gram/kWh. I tabellform blir de nya bruttobaserade farledsavgifterna efter NO<sub>x</sub>-rabatt;

Tabell 2. Föreslagna bruttobaserade farledsavgifter efter avdrag för NO<sub>x</sub>-rabatt

Utsläppsnivå, gram NO <sub>x</sub> /kWh	Passagerar fartyg, kr	Kryssnings fartyg, kr	Övriga fartyg, kr
0 – 0,4	0	0	0
0,5 – 0,9	0,15	0,03	0,25
1,0 – 1,9	0,40	0,08	0,61
2,0 – 2,9	0,63	0,16	0,77
3,0 – 3,9	0,77	0,24	0,93
4,0 – 4,9	0,91	0,32	1,09
5,0 – 5,9	1,05	0,40	1,25
6,0 – 6,9	1,19	0,48	1,41
7,0 – 7,9	1,33	0,56	1,57
8,0 – 8,9	1,47	0,64	1,73
9,0 – 9,9	1,61	0,72	1,89
10,0 –	1,80	0,80	2,05

Förslaget innebär således att den bruttobaserade farledsavgiften helt slopas för samtliga fartyg med mycket goda miljöprestanda.

I avsikt att underlätta avgiftsberäkningen för verkets kunder har en lathund tagits fram som på ett tydligt sätt lämnar besked om den bruttobaserade avgiften med hänsyn taget till såväl svavelavgift som NO<sub>x</sub>-rabatt. Denna kommer att finnas tillgänglig på verkets hemsida.

## INFORMATION

Datum

2008-01-25

**Passagerarfartyg och järnvägsfärjor**

Utsläppsnivå, g NOx/kWh	Svavelhalt, viktprocent		
	< 0,2	0,2 - 0,5	0,5 -
0 – 0,4	0	0,20	0,70
0,5 – 0,9	0,15	0,35	0,85
1,0 – 1,9	0,40	0,60	1,10
2,0 – 2,9	0,63	0,83	1,33
3,0 – 3,9	0,77	0,97	1,47
4,0 – 4,9	0,91	1,11	1,61
5,0 – 5,9	1,05	1,25	1,75
6,0 – 6,9	1,19	1,39	1,89
7,0 – 7,9	1,33	1,53	2,03
8,0 – 8,9	1,47	1,67	2,17
9,0 – 9,9	1,61	1,81	2,31
10,0 –	1,80	2,00	2,50

**Kryssningsfartyg**

Utsläppsnivå, g NOx/kWh	Svavelhalt, viktprocent		
	< 0,2	0,2 - 0,5	0,5 -
0 – 0,4	0	0,20	0,70
0,5 – 0,9	0,03	0,23	0,73
1,0 – 1,9	0,08	0,28	0,78
2,0 – 2,9	0,16	0,36	0,86
3,0 – 3,9	0,24	0,44	0,94
4,0 – 4,9	0,32	0,52	1,02
5,0 – 5,9	0,40	0,60	1,10
6,0 – 6,9	0,48	0,68	1,18
7,0 – 7,9	0,56	0,76	1,26
8,0 – 8,9	0,64	0,84	1,34
9,0 – 9,9	0,72	0,92	1,42
10,0 –	0,80	1,00	1,50

**Övriga fartyg**

Utsläppsnivå, g NOx/kWh	Svavelhalt, viktprocent		
	< 0,2	0,2 - 0,5	0,5 -
0 – 0,4	0	0,20	0,70
0,5 – 0,9	0,25	0,45	0,95
1,0 – 1,9	0,61	0,81	1,31
2,0 – 2,9	0,77	0,97	1,47
3,0 – 3,9	0,93	1,13	1,63
4,0 – 4,9	1,09	1,29	1,79
5,0 – 5,9	1,25	1,45	1,95
6,0 – 6,9	1,41	1,61	2,11
7,0 – 7,9	1,57	1,77	2,27
8,0 – 8,9	1,73	1,93	2,43
9,0 – 9,9	1,89	2,09	2,59
10,0 –	2,05	2,25	2,75

**SBT-avdrag för tankfartyg**

Enligt 7§ i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2004:26) om farledsavgift och EG förordning nr 2978/94 om genomförande av IMO-resolution A.747(18) om tillämpningen av mätning av dräktighet av barlastutrymmen i oljetankfartyg med segregerade barlasttankar, får ett tankfartyg dra av utrymmet för segregerade ballasttankar vid fastställandet av den avgiftspliktiga bruttodräktigheten. Förutsättningen för detta avdrag är att en anteckning om detta utrymme fanns i fartygets mätbrev.

I EG förordning nr 417/2002 om ett påskyndat införande av krav på dubbelskrov eller likvärdig konstruktion för oljetankfartyg med enkelskrov beslutades att EG-förordning nr 2978/94 ska upphävas. Som skäl för beslutet anges ”Med tanke på att tidsfristen närmar sig för oljetankfartyg

**INFORMATION**

Datum

2008-01-25

med enkelskrov som inte uppfyller kraven i MARPOL 73/78 på segregerade ballasttankar och skyddande placering av sådana tankar, och med beaktande av att detta är av betydelse främst för oljetankfartyg i kategori 1, finns det ingen anledning att behålla det system för differentiering av avgifter som föreskrivs i förordning (EG) nr 2978/94 mellan dessa oljetankfartyg och oljetankfartyg som uppfyller de ovannämnda kraven efter 2007. Förordning (EG) nr 2978/94 bör därför upphävas”. I artikel 12 i förordning (EG) nr 417/2002 beslutas att ”Rådets förordning (EG) nr 2978/94 skall upphöra att gälla från och med den 31 december 2007.

Mot bakgrund av detta avser verket att avskaffa möjligheten till avdrag för segregerade barlasttankar för tankfartyg. Den tillkommande intäkt detta medför för verket betalas till största delen tillbaka till sjöfartsnäringsgenom att den bruttobaserade farledsavgiften sänks för tankfartygen från 2,20 till 2,05 kr per enhet brutto. Tankfartygen likställs därmed med övriga fartyg. Utöver denna åtgärd sänks godsavgiften, i förhållande till tidigare redovisade avsikter, med ytterligare tre öre till 3,05 kr per ton gods. Analyser inom verket indikerar att tankfartyg med en hög andel last i princip hålls på samma avgiftsnivå som för närvarande. Tankfartyg med liten lastandel kommer att få en höjning på mellan en och 20 procent.

**Maximalt belopp för den bruttobaserade farledsavgiften**

Ovan nämnda förändringar i farledsavgiftssystemet har även medfört att de maximala belopp som begränsar den bruttobaserade farledsavgiften har setts över och anpassats till de nya miljödifferentierade avgiftsnivåerna. De nya maximala belopp som föreslås tas ut framgår av följande tabell.

Utsläppsnivå, gram NO <sub>x</sub> / kilowattimme	Tankfartyg, kr	Övriga fartyg, kr
0,5–0,9	9 500	6 500
1,0–1,9	23 000	15 000
2,0–2,9	29 000	19 000
3,0–3,9	35 000	23 000
4,0–4,9	41 000	27 000
5,0–5,9	47 000	31 000
6,0–6,9	53 000	35 000
7,0–7,9	59 000	39 000
8,0–8,9	65 000	43 000
9,0–9,9	71 000	47 000
10,0–	77 000	51 000