

**INFORMATION OM NYA
FARLEDSAVGIFTER FRÅN
JANUARI 2005**



Information om nya farledsavgifter från 2005

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 sjöfartsnäringen 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.

Antal avgiftsbelagda anlöp

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

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 införs en lägre avgiftsnivå för passagerarfartygen om 1,80 kr per enhet av fartygets bruttodräktighet.

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 gav regeringen verket möjlighet att successivt fasa in denna trafik i avgiftssystemet. Verket avser att fasa in kryssningsfartygen 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 miljödifferntiering. 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 reducering av dessa kan förväntas och i vissa fall har genomförts varför en reducering av farledsavgiften läggs in i systemet. Denna blir proportionell mot den reducering 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 anlop 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 anlop 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.

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 miljödifferntiering av farledsavgifterna som syftar till att ge incitament för fartygen att använda lågsavlig 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 redovisade svavelavgifter förstärks incitamentsnivån i linje med utredarens förslag med totalt 20 %.

Den förändrade nivåindelningen innebär att samtliga nu gällande svavelreduktionsintyg måste förnyas innan den 1 januari 2005. Verket återkommer i särskild skrivelse om detta.

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

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

Utsläppsnivå, gram NO _x /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 kommer befintlig rabatt om 60 % att 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.

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

Sammanfattning

Föreliggande avgiftssystem innebär en förstärkning av miljödifferenteringen 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.