

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Sjöfartsverket

Yttrande över förslag till föreskrifter avseende Sjöfartsverkets farleds- och lotsavgifter samt taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Innehållet i förslaget

Förslaget avser Sjöfartsverkets årliga föreskrifts- och avgiftsrevidering gällande farledsavgifter, lotsavgifter och taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal.

Farledsavgifterna höjs, enligt förslaget, generellt i enlighet med den ram som tillåts i Sjöfartsverkets regleringsbrev. Höjningen uppgår till 4,5 procent.

Avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafiken sänks, enligt förslaget, från 50 procent till 25 procent enligt vad som tidigare beslutats av Sjöfartsverket om en gradvis utfasning av reduktionen.

Lotsavgifterna höjs, enligt förslaget, generellt med tio procent, vilket uppges ge en kostnads-täckning på hundra procent.

Trossföringsavgiften höjs med hundra kronor per sluss, från 700 kronor till 800 kronor.

Skälen för Regelrådets ställningstagande

Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen uppges att Sjöfartsverkets huvuduppgift är att hålla Sveriges sjövägar framkomliga, tillgängliga och säkra. Förslagsställaren uppger vidare att det är nödvändigt att ekonomin är i balans och att avgiftsintäkterna är tillräckliga för att täcka verkets kostnader och ge möjlighet till exempelvis återinvesteringar i fartyg och anläggningar.

Vidare uppges att affärsverksformen innebär att det är kunderna som nyttjar Sjöfartsverkets tjänster som står för finansieringen av dessa tjänster i form av avgifter. Farledsavgiften är en offentligrettslig avgift avsedd att finansiera samtliga Sjöfartsverkets kostnader som kan relateras till myndighetens farledsverksamhet och garantera sjösäkerheten. Det uppges att myndighetens verksamhet finansieras till cirka 70 procent genom avgifter via handelssjöfarten (farleds- och lotsavgifterna). Intäkter genereras också genom försäljning av produkter och tjänster, medel från Försvarmakten, medel via Eurocontrol samt anslag via statsbudgeten.

Intäkterna från farledsavgiften motsvarar, enligt Sjöfartsverket, idag cirka 45 procent av verkets omsättning.

Förslagsställaren uppger att verket sedan 2020 initierat en årlig process där en mindre uppföljning och revidering av föreskrifterna sker i syfte att skapa en tydlighet och förutsägbarhet när det gäller uttaget av farleds- och lotsavgifter. Det uppges även att Sjöfartsverket bedriver forskning för att undersöka olika alternativa och mer kostnadseffektiva lösningar som komplement till lotsningstjänsten, exempelvis navigationsstöd från land. Arbetet uppges ske i dialog med kunderna.

Det uppges att fartyg som innehar en miljöklassning enligt Clean Shipping Index (CSI) åtnjuter en nedsättning av farledsavgiftens fartygsbaserade del och att Sjöfartsverket, i regleringsbrevet för 2020, fick möjlighet att höja farledsavgiften utöver KPI-KS¹-restriktionen till följd av miljöincitamentet. Det uppges att verket utnyttjade denna möjlighet vid avgiftshöjningarna för 2022, där 2021 blev ett basår för det självförsörjande systemet.

Förslagsställaren uppger att höjningen av farledsavgifterna är nödvändig för att kunna möjliggöra och utveckla serviceförmågan inom myndighetens uppdrag. Verkets intäkter påverkas av omständigheter utanför verkets kontroll, framför allt trafikvolymerna vilka ännu inte uppges vara ikapp de volymer som var innan finanskrisen. Utmaningen är, enligt förslagsställaren, att hela tiden anpassa kostnaderna, som till stor del är fasta, utifrån de mer rörliga intäkterna. Det uppges att Sjöfartsverket har med begränsade resurser prioriterat leveranser till sjöfarten och samhället, men det också har lett till en underhållsskuld i farleder samt uppskjutna investeringar i fartygsflottan.

Det uppges att verket nu har påbörjat arbetet med underhållsskulden, vilken också kommer att intensifieras de kommande åren. Det rådande omvärldsläget uppges också ha lett till en allmän kostnadsökning, där bland annat priset på drivmedel ligger på rekordhöga nivåer, vilket är en stor kostnadspost för myndigheten. Det uppges att Sjöfartsverket under 2022 erhållit 220 miljoner kronor i extra anslagsmedel, och att genom detta uppgår den statliga andelen av myndighetens finansiering till att täcka de kostnader som är förknippade med ändamålen för anslagen.

När det gäller lotsverksamheten uppges att sedan år 2000 har antalet lotsningar sjunkit från 46 000 per år till som lägst drygt 30 000. Orsaken uppges bland annat vara att fartygen har blivit större, och därmed kunnat erhålla en högre fyllnadsgrad på godset, lågkonjunktur samt att mer gods transporteras landvägen. Vidare uppges att Covid-19-pandemin har haft en stor påverkan på sjöfartsnäringen och avgiftsintäkterna för lotsningar minskade, enligt Sjöfartsverket, med cirka 40 miljoner kronor jämfört med år 2019. Antalet genomförda lotsningar uppges ha minskat med tio procent under 2020 jämfört med 2019. Det uppges att intäktsminskningen på kort sikt inte kan kompensera Sjöfartsverket genom neddragning av personal eller verksamhet. Orsaken till detta uppges vara att verkets uppdrag att tillhandahålla lotsning medför ett tillgänglighets- och likabehandlingskrav att i alla hamnar i hela landet, dygnet runt, inneha en lotsberedskap. Det uppges att verkets kostnader således till stor del är fasta på kort- och medellång sikt oaktat antalet anlöp och antalet utförda lotsningar.

Det uppges inte vara möjligt att nå full kostnadstäckning enbart genom att effektivisera verksamheten och att en avgiftshöjning därför är nödvändig. Den föreslagna höjningen

¹ KPI-KS; Konsumentprisindex med konstant skatt (Regelrådets notering).

uppges motsvara cirka 68 miljoner kronor för 2023 med utgångspunkt i det prognosticerade utfallet för 2023 enligt Sjöfartsverkets treårsplan 2023 till 2025.

Sjöfartsverket bedömer mot denna bakgrund att myndigheten fullt ut behöver nyttja den möjlighet som myndigheten har att höja farledsavgiften för 2023. Tillsammans med ett förstärkt arbete med ständiga förbättringar och effektiviseringar, vill Sjöfartsverket återupprätta en hållbar ekonomi för den investeringstunga verksamhet som myndigheten bedriver.

Avseende delförslaget om höjd taxa för fartyg på Trollhätte kanal och Södertälje kanal uppges att Sjöfartsverket höjde avgiften för trossföring den 1 januari 2022, från 600 kronor till 700 kronor. Enligt Sjöfartsverkets prognos kommer verksamheten att uppnå en täckningsgrad på 70 procent under 2022, vilket uppges innebära att verksamheten trots avgiftshöjningen är fortsatt underfinansierad. De kostnader Sjöfartsverket har förknippade med trossföringen uppges i huvudsak vara personalkostnader och därmed, oberoende av volymutveckling, svåra att påverka på kort och medellång sikt. Intäkterna uppges vara rörliga och beroende av volymerna av utförd trossföring och kan därmed variera mellan år. Kopplingen mellan volymutveckling av antalet utförda trossföringar och kostnadsutvecklingen är, enligt förslagsställaren, svag, varför kostnaderna åtminstone på kort- och medellång sikt kvarstår även om volymerna minskar. Förslagsställaren ämnar därför att höja trossföringsavgiften från 700 kronor till 800 kronor per sluss. Om antagandet görs att antalet trossföringar under 2023 uppgår till samma volym som 2022 samt en kostnadsnivå i paritet med 2022 kommer, enligt förslagsställaren, täckningsgraden efter höjningen att uppgå till 80 procent.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets bakgrund och syfte är godtagbar.

Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen uppges att Sjöfartsverket inte ser någon annan möjlighet än att höja farledsavgifternas respektive lotsavgifternas storlek för att kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag.

Vidare uppges att farledsavgifterna utgår från given ram i Sjöfartsverkets regleringsbrev det vill säga motsvarande höjning av KPI-KS under samma period. Denna höjning uppgår, enligt verket, till cirka 4,5 procent. Det uppges att beräkningen för den procentuella ökningen av KPI-KS görs för de månader som gått sedan beräkningen inför föregående avgiftsförändring gjordes. I detta fall innebär det att förändringen mellan augusti 2021 och juli 2022 kommer att ange begränsningen för ökning av farledsavgifterna och att föreslagen ökning baseras på utfall fram till och med april och prognos för utvecklingen för maj till juli. Den procentuella ökningen av KPI-KS kommer, enligt Sjöfartsverket, att fastställas när utfall till och med juli finns tillgängligt.

När det gäller lotstjänsten uppges att det pågår försök med utveckling av denna med inriktning att möjliggöra alternativa utföranden av tjänsten som kan hålla tillbaka kostnadsökningen och tillgodose kundbehovet av ett säkert anlöp.

Gällande trossföringsavgiften uppges att det saknas alternativa lösningar då kopplingen mellan intäkter och kostnader är svag. Om regleringen inte genomförs kommer, enligt förslagsställaren, verksamheten att fortsätta vara underfinansierad och därmed bidra negativt till Sjöfartsverkets ekonomi. Om full kostnadstäckning inte kan uppnås behöver, enligt förslagsställaren, en översyn övervägas om servicenivån för tjänsten ifråga.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av alternativa lösningar och effekterna av om ingen reglering kommer till stånd är godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

I konsekvensutredningen uppges att förändringarna bedöms vara i linje med Sveriges skyldigheter vid anslutningen till EU och inte i strid med de fyra friheterna inom EU.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställarens redovisning inte beskriver hur förslaget överensstämmer med EU-rätten, det vill säga om det finns EU-rätt som styr Sjöfartsverkets förslagsutrymme i ärendet. Såvitt Regelrådet förstår föreligger dock knappast någon sådan överordnad rätt då avgifter av denna natur torde vara en rent nationell angelägenhet. Det hade dock förbättrat konsekvensutredningens kvalitet om detta hade redovisats i klartext.

Regelrådet finner trots detta att utebliven redovisning av förslagets överensstämmelse med EU-rätten utifrån förutsättningarna i detta ärende likväl är godtagbar.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Ikraftträdandet för de föreslagna ändringarna planeras till den 1 januari 2023 och remitteras under sommaren 2022. Det uppges att Sjöfartsverket genomför informationsinsatser kring de aktuella förändringarna före ikraftträdandet.

Det framgår av remissen att det pågår tidiga samråd med berörda i branschen för utveckling av framtida modeller för Sjöfartsavgifter.

Regelrådet anser att det hade förbättrat konsekvensutredningen kvalitet om förslagsställaren hade beskrivet vilka informationsinsatser som planeras.

Regelrådet finner dock att förslagsställarens redovisning av både hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser är godtagbar.

Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch

I konsekvensutredningen uppges att förslaget om höjda farledsavgifter berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper svenska hamnar. Vidare uppges att under 2021 lämnade 2 577 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 71 300 anlöp. Antalet fartyg som under 2021 tog del av miljöincitamentet var, enligt förslagsställaren, 105.

Gällande antalet utförda lotsuppdrag uppges dessa under 2021 ha uppgått till cirka 31 200 och antalet unika fartyg till 2 890. Redare vars fartyg som använder svensk lots till och från svenska hamnar berörs, enligt Sjöfartsverket, på så sätt att de får en ökad kostnad. Lots-tjänsten beställs och betalas, enligt förslagsställaren, av fartygsagenter på uppdrag av rederier och dessa uppskattas till cirka 170 i antal.

Gällande delförslaget om höjda farledsavgifter uppges att antal redare och fartygsagenter som betalar farledsavgifter tillsammans uppgår till cirka 250. Det uppges att i tidigare beräkningar från år 2016 har Sjöfartsverket uppskattat antalet berörda till betydligt flera nämligen cirka 1 500. Uppskattningen som, enligt förslagsställaren, baserades på att fartygsagenter företräder fler än en redare samt att en redare äger minst ett fartyg.

Givet de internationella ägarstrukturerna och det faktum att fartyg är en överförbar tillgång är det, enligt förslagsställaren, svårt att analysera i vilken utsträckning redarna är utländska. Förslagsställaren bedömer dock att en majoritet av redarna (cirka 85 procent) är utländska.

Det uppges att slutkunderna av redarnas tjänster består av näringsidkare från olika typer av branscher och privatpersoner. Till följd av hur den maritima transportmarknaden fungerar med komplexa internationella ägarstrukturer, samarbeten och inhyrt tonnage saknar Sjöfartsverket dock uppgifter rörande individuella redare eller fartygsägare. Däremot finns det övergripande statistik om vilka typer av gods som lossas och lastas i olika delar av landet. Den beskrivna strukturen i branschen (internationella ägarstrukturer, chartertonnage samt att fartyg ofta byter ägare) gör att Sjöfartsverket inte kan uppskatta storleken på de berörda företagen utan kan enbart konstatera att förslaget berör alla företag med fartyg som är avgiftspliktiga.

Vidare uppges att rörande minskning av avgiftsreduktionen för fartyg i fjärrzonstrafik berör förändringen endast ett fåtal aktörer. Sedan införandet av fjärrzonsrabatten 1998 är det, enligt förslagsställaren, fram till idag i stort sett samma antal aktörer som tar del av avgiftsreduktionerna. Under 2021 uppges totalt fyra aktörer ha nyttjat reduktionen. Samtliga uppges vara globala aktörer inom sjöfarts- och transportbranschen.

Företagens storlek varierar kraftigt från enmansföretag till stora koncerner med en tyngdpunkt på mindre och medelstora företag. Sjöfartsverkets kunder uppges vara rederier, vilka oftast genom fartygsagenter svarar för rapportering av uppgifter till grund för debitering och för betalning av farleds- och lotsavgifterna. De företag som levererar stödtjänster till sjöfarten har, enligt förslagsställaren, i genomsnitt tio anställda.

Avseende trossföringsavgiften uppges att förslaget riktar sig till de handelsfartyg som passerar slussarna i Trollhätte kanal mellan Göteborg och Vänern samt handelsfartyg som passerar Södertälje kanal mellan Östersjön och Mälaren. Det uppges att under 2021 uppgick antalet utförda trossföringar till cirka 5 500 genom Trollhätte kanal samt cirka 2 000 genom Södertälje kanal. Vidare uppges att dessa fartyg opereras av cirka 50 rederier och att ytterligare ett tjugotal mäklare är involverade. Det uppges att de transporter som sker i Vänern är i hög grad knutna till sågverks- och massaindustrin, vilket också innebär att merparten av den lastade och lossade godsvikten går i utrikes trafik. Det lastas stora volymer inom främst kategorierna trävaror, pappersmassa och pappersprodukter. De stora kategorierna inom lossade varor utgörs, enligt förslagsställaren, av insatsvaror från skogsbruket samt kemiska produkter. Transporterna i Mälaren uppges ha en större bredd än i Vänern och det transporteras relativt stora volymer högvärdiga segment som livsmedel, kemikalier, gummi- och plastvaror samt metallvaror. Trafiken i Mälaren uppges dock vara mer obalanserad i den bemärkelsen att lossade volymer står för nästan 85 procent av den totala volymen.

Regelrådet kan konstatera att förslagsställaren uppger att det inte finns närmare uppgifter om storleken på berörda företag beroende på bland annat en komplex ägarstruktur. Regelrådet finner ingen anledning att ifrågasätta uppgiften.

Regelrådet finner därför att förslagsställarens redovisning av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

Administrativa kostnader

I konsekvensutredningen uppges att förslaget inte förväntas medföra några extra löne-kostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning. Vidare uppges att inga större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartygsägare utöver ordinarie åtgärder vid ökning av kostnaderna.

Regelrådet har i sin granskning heller inte kunnat identifiera några administrativa kostnader och finner därför att redovisningen av administrativa kostnader är godtagbar.

Andra kostnader och verksamhet

I konsekvensutredningen uppges att förslaget inte medför någon strukturell ändring jämfört med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2019:3), utan enbart en ökad nivå på farledsavgiften. Vidare att de föreslagna ändringarna sedan tidigare är kommunicerade och följer fastställd plan.

Avseenden nedtrappningen av avgiftsreduktionen för fjärrzonstrafik uppges den vara aviserad sedan tidigare remitteringar, 2020 samt 2021. Det uppges att farledsavgiften får höjas maximalt motsvarande KPI-KS, med undantag för miljöincitamentet. Beräkningen för den procentuella ökningen av KPI-KS görs för de månader som gått sedan beräkningen inför föregående avgiftsförändring gjordes. I detta fall innebär det, enligt förslagsställaren, att förändringen mellan augusti 2021 och juli 2022 kommer att ange begränsningen för ökningen av farledsavgifterna och att angiven ökning baseras på utfall fram till och med april och prognos för utvecklingen för maj till juli. Den procentuella ökningen av KPI-KS prognosticeras, enligt förslagsställaren, för perioden till 4,5 procent, men kommer att fastställas när utfall till och med juli finns tillgängligt.

Det uppges att som utgångspunkt i det prognosticerade utfallet för 2023 motsvarar en ökning av farledsavgiften med 4,5 procent intäkter på cirka 46 miljoner kronor under 2023. Vidare uppges att den utbetalda summan av miljöincitament uppgick under 2021 till 56 miljoner kronor, vilket uppges vara i paritet med utbetalningar gjorda under 2020. Enligt förslagsställaren nyttjades under 2022 för första gången möjligheten att höja farledsavgiften utöver KPI-restriktionen för att åstadkomma ett självförsörjande system för miljöincitamentet med 2021 som basår. Det uppges innebära att de utbetalningar som görs till dem som åtnjuter reduktion av den fartygsbaserade delen av farledsavgiften, ska täckas av de avgifter som betalas in av det övriga kollektivet.

Det uppges att höjningen för 2022 dels innehöll ett procentuellt påslag för att återta "skulden" för 2021 under en treårsperiod, dels att ta höjd för årliga utbetalningar. Därav blir det, enligt förslagsställaren, ingen justering av farledsavgiften till följd av miljöincitamentet för 2023, vilket resulterar i en sammantagen höjning av farledsavgiften med 4,5 procent.

Det uppges att farledsavgifternas andel av de totala transportkostnaderna för ett enskilt anlöp kan variera beroende på ett flertal parametrar som till exempel hamnavgifter, anlöpsfrekvens och drivmedelspris. Det uppges att med utgångspunkt i den studie som Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) genomfört rörande konsekvenser av den nya avgiftsmodellen som infördes 2018 redogörs det för vilken andel farledsavgifterna utgör av den totala transportkostnaden, vilket är mellan 0,1 och 4,6 procent.

Det uppges att Covid-19 har haft en stor påverkan på sjöfartsnäringen, vilket återspeglas i att Sjöfartsverkets avgiftsintäkter inom farledsområdet har minskat både 2020 och 2021 jämfört med 2019. Påverkan uppges dock vara olika stor inom sjöfartens skilda områden. Passagerartrafiken uppges vara det segment som drabbats hårdast av pandemin. Under 2021 uppges dock antalet anlöp ha återhämtat sig och för godsfartyg är antalet anlöp på liknande nivåer som innan pandemin. Med anledning av att pandemin har drabbat passagerartrafiken hårdare än godstrafiken har Sjöfartsverket analyserat vilka konsekvenser en höjning av farledsavgiften får för passagerartrafiken. Det uppges att höjningarna bör ses i relation till miljöincitamentet i nuvarande avgiftsmodell, men också i relation till frekvensrabatten. Detta eftersom dessa båda delar drastiskt kan påverka den faktiska avgiften för ett enskilt fartyg.

Det uppges att Sjöfartsverkets egen statistik för 2021 visar att det är totalt 20 passagerarfartyg och färjor som är klassade i antingen kategori A eller B enligt CSI:s index. Dessa fartyg stod, enligt förslagsställaren, för 59 procent av de totala antalen anlöp inom segmentet 2021 och åtnjöt 93 procent av det utbetalda miljöincitamentet. I kategori C är det ytterligare 11 fartyg. Inkluderas dessa i beräkningen omfattas 66 procent av totala antalet anlöp inom segmentet. Detta innebär, enligt förslagsställaren, att en klar majoritet av alla anlöp med färjor i dagsläget drar nytta av existerande miljöincitament.

Vidare konstateras att då flera färjor som går i regelbunden trafik är A-, B- eller C-klassade enligt CSI, samt nyttjar frekvensrabatten, påverkar en höjning av farledsavgiften detta branschsegment proportionellt sett mindre än övriga segment som står för en högre del av Sjöfartsverkets intäkter.

Sammanfattningsvis konstaterar Sjöfartsverket att passagerarfartyg med hög miljöklassning och som går i frekvent trafik påverkas i klart mindre omfattning av ett ökat avgiftsuttag än vad andra segment inom sjöfartsbranschen gör. Det uppges dock att mot bakgrund av Covid-19 har många företag fortsatt en ansträngd finansiell situation. Detta tillsammans med rådande omvärldsläge samt de generella kostnadsökningar som ses i dagsläget, bedöms ytterligare kostnadsökningar som en konsekvens av avgiftshöjningar således kunna ha en ytterligare negativ påverkan på företagens finansiella situation.

Gällande lotsavgifterna uppges att enligt VTI:s studie om konsekvenser av den nya avgiftsmodellen som infördes 2018, utgör lotsavgifterna andelen mellan 0,1 och 3,9 procent av den totala transportkostnaden beroende på transportupplägg. Förslagsställaren uppger att undantaget är sjötransporter som går via Väner, där lotsavgifterna uppgår till närmare tio procent av den totala transportkostnaden. Vidare uppges att lotsledernas olika längd medför att en höjning av lotsavgifterna får en proportionellt större påverkan på trafiken på Väner och Mälaren.

Avseende trossföringsavgiften medför förslaget att avgiften höjs från 700 kronor till 800 kronor per sluss. Givet att antalet trossföringar under 2023 kommer att uppgå till samma volym som under 2022 och en kostnadsnivå i paritet med 2022 kommer täckningsgraden efter höjningen att vara 80 procent. Avgiften bedöms inte leda till några behov av omställning. Fartygen uppges redan använda trossföringstjänsten och bedöms därför inte behöva utveckla nya processer eller rutiner.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets andra kostnader och påverkan på företagets verksamhet är godtagbar.

Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag

I konsekvensutredningen uppges att det i dagsläget råder en hög prispress på transporter till följd av flera faktorer. Dels beroende på en hög konkurrens inom transportbranschen, dels på grund av historiska skäl, som exempelvis fartygens stora investeringskostnader, långa livscykel samt svårighet att hitta alternativa användningsområden. Det uppges vidare att utredningar har visat att transportköparna och slutkunderna har en låg betalningsvilja för transporter. Mycket av de råvaror som används vid transporter handlas, enligt förslagsställaren, dessutom till världsmarknadspris, vilket gör det svårt att förutsäga fluktuationer eller förhandla långa kontrakt. Det uppges att konkurrens dels sker inom samma sjöfartssegment, dels från andra trafikslag gentemot sjöfarten.

Förslagsställaren uppger att höjningar av farledsavgifterna drabbar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt, men de totala avgiftsökningarna kan variera mellan kunder beroende på nyttjandet av frekvensrabatt och miljöincitament. Sjöfartsverket bedömer dock inte att detta inverkar snedvridande på konkurrensen, utan är delar i avgiftsmodellen som alla kunder kan nyttja. Konkurrensen mellan företagen inom de olika segmenten bedöms därför inte påverkas av avgiftshöjningarna.

Förslagsställaren uppger att enligt VTI:s rapport *Sjötrafik i Vänern och Mälaren* får en höjning av farleds- och lotsavgifter samt trossföringsavgift en större procentuell påverkan på den totala transportkostnaden för sjötransporterna i dessa områden. För både Vänern och Mälaren uppges sjötransporterna vara utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Det innebär att en ökad totalkostnad för sjötransporter relativt med andra transportslag kan innebära att transportköparna väljer bort transport via sjöfart till förmån för till exempel vägtransport via lastbil. En konsekvens av detta kan, enligt förslagsställaren, bli försämrade konkurrensmöjligheter för de redare som är verksamma inom Vänern och Mälaren. Kostnadsökningen enbart för trossföringen bedöms dock vara marginell och dess påverkan på den totala transportkostnaden bedöms vara försumbar.

Vidare om höjd trossföringsavgift uppges förslaget påverka alla kunder på ett likvärdigt sätt och därmed inte påverka konkurrenssituationen. Det uppges att alla kunder konkurrerar inom sitt eget segment och konkurrensen lämnas därmed oförändrad.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är godtagbar.

Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden

Det framgår att redovisningen att delförslagen inte bedöms medföra någon ytterligare påverkan på företagen.

Avseende redovisningen för farledsavgifterna kan Regelrådet konstatera att det som beskrivs om företagens sedan tidigare ansträngda finansiella situation och vad ytterligare kostnadshöjningar kan medföra för företagen är detta sådant som enligt Regelrådet bör ingå i redovisningen för andra kostnader och verksamhetspåverkan. Redovisningen har därför flyttats.

Regelrådet finner att förslagsställarens redovisning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är godtagbar.

Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning

I konsekvensutredningen görs bedömningen att ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen, då förslaget endast är begränsat till avgiftsökningar. Det framgår även att Sjöfartsverkets avgifter baseras på en likabehandlingsprincip och att undantag från avgifterna därför inte kan baseras på existerande eller presumtiva kunders storlek.

Regelrådet finner ingen anledning att göra en annan bedömning varför redovisningen av särskild hänsyn till små företag vid reglernas utformning är godtagbar.

Sammantagen bedömning

Regelrådet kan konstatera att redovisningen bedöms som godtagbar på alla redovisningspunkter.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 30 juni 2022.

I beslutet deltog: Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av: Annika LeBlanc.



Claes Norberg
Ordförande



Annika LeBlanc
Föredragande