

Ingrid Sundin

Från: andreas.ahlander@sjofartsverket.se
Skickat: den 8 december 2022 11:43
Till: andreas.ahlander@sjofartsverket.se
Ämne: Remiss av Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2023
Bifogade filer: SJÖFS 2022 - 4 Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten.pdf; Konsekvensutredning Klimatkompensation 2023.pdf

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Kategorier: Ingrid
AppServerName: p360_prod
DocumentID: RR 2022-292:01
DocumentIsArchived: -1

Hej
Ni inbjuds härmed att inkomma med synpunkter på Sjöfartsverkets förslag till ändring av rubricerade föreskrifter. De ändringar som föreslås framgår av förslag till nya föreskrifter samt av bifogad konsekvensutredning.

Sjöfartsverket välkomnar synpunkter från remissinstanserna gällande avgiftsförändringarna. Sjöfartsverket följer utvecklingen i omvärlden, tar med intresse del av remissvaren samt noga avväger detta mot det ekonomiska läge som myndigheten befinner sig i.

Synpunkter ska inkomma senast den 15 december 2022 och skickas i antingen PDF- eller Word-format till sjofartsverket@sjofartsverkse.se eller med ordinarie post till följande adress: Sjöfartsverket, 601 78 Norrköping.

Vänligen ange följande beteckning i ert remissvar:

- 22-05338 Implementering av klimatkompensation inför 2023

Denna föreskrift gäller endast om Riksdagen godkänner aviserad budget enligt prop. 2022/23:1 Budgetpropositionen för 2023.

Har du frågor med anledning av förslaget är du välkommen att kontakta Andreas Åhlander per e-post: andreas.ahlander@sjofartsverket.se eller via telefonnummer: 010-478 57 33.

Andreas Åhlander
Strateg

Strategisk analys och utredning
Östra Promenaden 7
Telefon: 010-478 57 33
Mobil: 0700-01 18 89

www.sjofartsverket.se



Sjöfartsverket behandlar personuppgifter i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR) och Dataskyddslagen.

Läs mer på

<http://www.sjofartsverket.se/gdpr>

KONSEKVENsutredning

2022-11-28

Dnr: 22-05338

Enligt sändlista

Konsekvensutredning gällande förslag av Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten SJÖFS 2022:4

Bakgrund

Regeringen har föreslagit att Riksdagen ska besluta om en klimatkompensation, se prop. 2022/23:1 Budgetpropositionen för 2023, för sjöfarten om 300 miljoner kronor per år för 2023 och 2024. Uppdraget, för det fall klimatkompensationen beslutas, kommer antecknas i Regleringsbrev för budgetåret 2023 avseende Sjöfartsverket. Denna konsekvensutredning omfattar Sjöfartsverkets förslag om föreskrift som hanterar anslaget för år 2023.

Beskrivning av den lösning som föreslås

För att på bästa sätt tydliggöra att sänkningen av avgiften är tillfällig samt för att synliggöra de ordinarie avgiftsnivåerna har Sjöfartsverket bedömt att klimatkompensationen ska regleras genom en tillfällig föreskrift som kompletterar Sjöfartsverkets ordinarie föreskrift (2022:1) om farledsavgift.

I den tillfälliga föreskriften vill Sjöfartsverket i huvudsak föreskriva att beredskapsavgiften ska sänkas med avseende på fartygets miljöklass samt att farledsavgiften ska reduceras med en procentsats. På var faktura som ställs ut från Sjöfartsverket kommer den ordinarie farledsavgiften och nivå av avgiftsreduktion att framgå. På så vis kan klimatkompensationen fördelas ut löpande under året.

Syftet med den valda lösningen är att hantera de intäkter som Sjöfartsverket får in via farledsavgifterna som i sin tur grundar sig på rörliga volymer, såsom antalet anlöp och gods- och passagerarvolymer. Mot bakgrund av detta går det inte att fastställa en nivå på sänkningen som exakt kommer att möta klimatkompensationens storlek om 300 mnkr. Sjöfartsverket föreslår en generell nedsättning av farledsavgiften med 21 procent på alla farledsavgifter som fastställs mellan den 1 januari 2023 och den 31 december 2023.

För att säkerställa att hela klimatkompensationen utbetalas för 2023 kommer en uppföljning av de utbetalda medlen för året att göras under första kvartalet 2024.

Datum
2022-11-28

Dnr 22-05338

Kvarstår medel för klimatkompensationen kommer Sjöfartsverket att besluta om att utfärda en kreditfaktura.

Därtill innehåller föreskriften vissa formbestämmelser som sätter ramarna för hur föreskriften ska tillämpas.

Syftet med föreslagna ändringar

Regeringens syfte med klimatkompensationen är att minska trycket på farledsavgifterna och därigenom främja en överflyttning av gods till sjöfart. Detta genom att sänka farledsavgiften så att kostnaden för sjötransporter minskar, vilket medför att sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag ökar. För att förstärka den styrande effekten i miljöincitamentet inkluderas också beredskapsavgiften i den miljödifferenterade delen av farledsavgiften.

Alternativa lösningar och effekter vid utebliven reglering

Sjöfartsverket har mandat att föreskriva om farledsavgifter enligt förordning och regleringsbrev. Sjöfartsverket bedömer att den föreslagna nedsättningen av farledsavgiften är nödvändig för att myndigheten ska kunna utföra sitt utpekade myndighetsuppdrag.

Vilka berörs av regleringen

Förslaget till minskning av farledsavgiften berör redare (och deras kunder) vars fartyg anlöper svenska hamnar. Under 2021 lämnade 2 577 unika fartyg farledsdeklaration och de stod för sammanlagt cirka 71 300 anlöp. Antalet fartyg som under 2021 var anslutna till Sjöfartsverkets miljöincitament, *Clean Shipping Index (CSI)* var 105 stycken.

Antalet redare eller fartygsägare uppskattas till cirka 1 500 stycken och antalet fartygsagentföretag uppgår till cirka 170 stycken. Avgifterna debiteras fartygsagenten i egenskap av ombud för redaren. Till följd av hur den maritima transportmarknaden fungerar (komplexa internationella ägarstrukturer, samarbeten och inhyrt tonnage) saknar Sjöfartsverket uppgifter rörande individuella redare eller fartygsägare. Givet ägarstrukturen, varornas överförbarhet m.m. kan inte Sjöfartsverket analysera ägarstrukturerna på det transporterade godset på detaljnivå. Istället får bedömningar göras mot bakgrund av vilka typer av gods som lastas och lossas i respektive hamn.

Uppgifter om de bemyndigande som myndighetens beslutanderätt grundar sig på

Med stöd av förordningen (1997:1121) om farledsavgift har Sjöfartsverket rätt att föreskriva om avgifter för farledsavgift.

Datum
2022-11-28

Dnr 22-05338

Uppgifter om kostnadmässiga och andra konsekvenser regleringen medför

Föreskriften förväntas inte medföra några extra lönekostnader, andra administrativa kostnader eller någon ökad resursbelastning utöver de 21 procent i minskade farledsavgifter som tillfaller Sjöfartsverkets kunder. För att förstärka den styrande effekten i miljöincitamentet inkluderas också beredskapsavgiften i den miljödifferentialiserade delen av farledsavgiften.

Föreskrifterna förväntas medföra en större resursbelastning för Sjöfartsverket i form av ökade administrativa insatser.

Samtidigt vill Sjöfartsverket fästa särskild uppmärksamhet vid att anslaget och föreskriften är tillfällig. Det innebär att farledsavgiften kommer att återgå till normala nivåer när anslaget tar slut eller när regeringen fattar beslut om att inte tilldela anslag efterföljande år. Att farledsavgiften återgår till ordinarie nivåer innebär en kraftig ökning av avgiften från den reducerade nivån.

Bedömning av om regleringen överensstämmer med eller går utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen
Sjöfartsverkets hantering av klimatkompensationen 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 januari 2023 och remitteras under december 2022, Sjöfartsverket genomför informationsinsatser kring de aktuella förändringarna innan ikraftträdande.

Beskrivning av antalet företag som berörs, vilka branscher företagen är verksamma i samt storleken på företagen

De redare och fartygsagenter som betalar farledsavgifter uppgår tillsammans till cirka 250 stycken. Sjöfartsverket har dock i tidigare beräkningar uppskattat att antalet berörda är betydligt flera, cirka 1 500 stycken. Uppskattningen som genomfördes 2016 baserades på att fartygsagenter företräder fler än en redare samt att en redare äger minst ett fartyg. En majoritet av dessa redare är utländska. Givet de internationella ägarstrukturerna och det faktum att fartyg är en överförbar tillgång är det svårt att analysera i vilken utsträckning som redarna är utländska. Sjöfartsverket har dock identifierat att majoriteten (85 procent) av fartygen är utländska.

Slutkunderna av redarnas tjänster består av näringsidkare från olika typer av branscher och privatpersoner. Sjöfartsverket har inte några kontrollmekanismer för att identifiera varje enskild godsägare eller slutkund av det gods som transporteras. Däremot finns det övergripande statistik om vilka typer av gods som lossas och lastas i olika delar av landet.

Datum
2022-11-28

Dnr 22-05338

Till följd av strukturen på sjöfartsbranschen (internationella ägarstrukturer, chartertonnage samt att fartyg ofta byter ägare) kan inte Sjöfartsverket uppskatta storleken på de berörda företagen utan kan enbart konstatera att förslaget berör alla företag med fartyg som är avgiftspliktiga.

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

Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten (SJÖFS 2022:4) innebär en nedsättning av farledsavgiften och att beredskapsavgiften sänks med avseende på fartygets miljöklass. Den tillfälliga föreskriften föranleder inte någon mer strukturell ändring i jämförelse med nuvarande föreskrift (SJÖFS 2022:1). Regeringens beslut gällande klimatkompensation om 300 mnkr för 2023 och 2024 ligger till grund för de nu föreslagna ändringarna.

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 större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig fartygsagenter, redare eller fartygsägare.

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

Nedsättningen av farledsavgifterna gynnar Sjöfartsverkets kunder likvärdigt då samtliga kunder erhåller en nedsättning med 21 procent av farledsavgiften. Konkurrensen mellan företagen inom de olika segmenten bedöms därför inte påverkas av klimatkompensationen.

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

Sjöfartsverket ser inte någon ytterligare påverkan än ovan redogörelse.

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

Ingen särskild hänsyn behöver tas till små företag vid utformningen, eftersom förslaget påverkar alla Sjöfartsverkets kunder lika. Förslaget genererar därmed inte en ökad administrativ börda i frågan om hantering eller dokumentation.

Beskrivning av effekter för kommuner eller regioner

Kommuner och regioner påverkas inte av de föreslagna ändringarna.

Kontaktperson Andreas Åhlander +46(0)10 478 5733
andreas.ahlander@sjofartsverket.se

Sjöfartsverkets författningssamling



Sjöfartsverkets föreskrifter om tillfällig klimatkompensation för sjöfarten år 2023;

SJÖFS 2022:4

Utkom från trycket
den **DAG MÅNAD** 2022

beslutade den **DAG MÅNAD** 2022.

Sjöfartsverket föreskriver¹ med stöd av 9 § förordningen (1997:1121) om farledsavgift följande.

Allmänna bestämmelser

1 § I denna föreskrift finns bestämmelser om sänkning av farledsavgift med anledning av att Sjöfartsverket tilldelats medel för klimatkompensation.

2 § De uttryck som används i denna föreskrift har samma betydelse som i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022:1) om farledsavgift.

3 § Denna föreskrift gäller farledsavgift för vilken betalningsskyldighet inträder från och med den 1 januari 2023 och till och med den 31 december 2023.

Sjöfartsverket kan dock komma att upphäva föreskriften innan den 31 december 2023 för det fall Sjöfartsverket bedömer att anslaget kommer att ta slut före detta datum.

Beredskapsavgift

4 § Beredskapsavgift sätts ned utifrån fartygets miljöpåverkan.

Fartygets miljöklass bestäms enligt 14 § Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022:1) om farledsavgift.

¹ Se Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster.

Sänkning av beredskapsavgift per miljöklass

5 § Beredskapsavgift beräknas enligt 13 § Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2022:1) om farledsavgift. Beredskapsavgiften per anlop sätts ned med nedanstående belopp grundat på fartygets miljöklass innan beräkning av reduktionen av beredskapsavgift med avseende på antal anlop.

Nettodräktighetsklass	Beredskapsavgift, kr			
	Miljöklass			
	A	B	C	D-E
0-999	835	650	95	0
1 000-1 999	3 185	2 475	355	0
2 000-2 999	6 255	4 865	695	0
3 000-5 999	9 965	7 750	1 105	0
6 000-9 999	18 300	14 235	2 035	0
10 000-14 999	26 590	20 680	2 955	0
15 000-29 999	34 055	26 490	3 785	0
30 000-59 999	39 050	30 375	4 340	0
60 000-99 999	45 725	35 565	5 080	0
100 000-	54 015	42 010	6 000	0

Sänkning av farledsavgift med avseende på klimatkompensation

6 § Efter nedsättning enligt 5 § utgår beredskapsavgift, fartygsbaserad farledsavgift samt gods- och passagerarbaserad farledsavgift med sjuttionio hundradelar av ordinarie avgift.

Avräkning för utbetalning av klimatkompensation

7 § För det fall hela anslaget för klimatkompensation inte har betalats ut under 2023 kommer Sjöfartsverket att göra en avräkning av utbetalad klimatkompensation under första kvartalet 2024. Om Sjöfartsverket kommer fram till att ytterligare rätt till klimatkompensation föreligger, mot bakgrund av att en del av anslaget för år 2023 kvarstår, så kommer Sjöfartsverket att fördela resterande klimatkompensation genom kreditfaktura.

Dessa föreskrifter träder i kraft den 1 januari 2023.

På Sjöfartsverkets vägnar

KATARINA NORÉN

SJÖFS 2022:4

Utgivare: Lisa Lewander, Sjöfartsverket, Norrköping ISSN 0347-531X