

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 Sjöfartsverkets föreskrifter om 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

I remissen ingår förslag till Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2023-3) om taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertälje kanal.

Det anges att förslaget innebär en höjning av taxan med 300 kronor, från 800 kronor till 1 100 kronor.

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen anges att Sjöfartsverkets utgångspunkt är att myndighetens taxor och priser ska vara satta utifrån principen om full kostnadstäckning. Detta innebär att de intäkter som genereras vid tillhandahållandet av en tjänst också ska täcka de kostnader som är förknippade med tjänsten. Täckningsgraden för tjänsten trossföring anges idag ligga under full kostnadstäckning, enligt prognos för 2023 kommer verksamheten att uppnå en täckningsgrad på ca 73 procent.

Tjänsten har under flera år legat under full kostnadstäckning men med denna höjning prognosticeras full kostnadstäckning under 2024. De kostnader Sjöfartsverket har förknippade med trossföringen är i huvudsak personalkostnader och anges därmed, oberoende av volymutveckling, vara svåra att påverka på kort och medellång sikt. Intäkterna är rörliga och beroende av volymerna av utförd trossföring och kan därmed variera mellan åren. Kopplingen mellan volymutveckling av antalet utförda trossföringar och kostnadsutvecklingen är svag, varför kostnaderna åtminstone på kort- och medellång sikt kvarstår även om volymerna minskar.

Sjöfartsverket föreslår att höja trossföringsavgiften från 800 kronor till 1 100 kronor per sluss. Vid ett antagande att antalet trossföringar under 2024 uppgår till samma volym som 2022 samt en kostnadsnivå för tjänsten i paritet med 2022 kommer täckningsgraden efter höjningen att uppgå till cirka 100 procent.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av bakgrund och syfte med förslaget som är tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av bakgrund och syfte med förslaget godtagbar.

## **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Det anges att eftersom kopplingen, som nämns ovan, mellan intäkter och kostnader är svag, åtminstone på kort och medellång sikt är en reglering i föreskriftsform om avgiftshöjning den enda lösningen för att nå principen om full kostnadstäckning för tjänsten. Om regleringen inte genomförs kommer verksamheten fortsätta att vara underfinansierad och därmed bidra negativt till Sjöfartsverkets ekonomi.

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd. Den är tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

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

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av hur förslaget förhåller sig till EU-rätten och Regelrådet ser inget skäl att ifrågasätta denna. Konsekvensutredningens transparens hade kunnat förbättras om förslagsställaren hade förklarat skälen för sin bedömning något, men detta är inte obligatoriskt.

Regelrådet finner redovisningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I konsekvensutredningen anges att reglerna avses träda i kraft den 1 januari 2024, och information om de fastställda avgifterna publiceras på Sjöfartsverkets hemsida. Föreskriften remitteras under sommaren 2023, och Sjöfartsverket bedömer att ingen ytterligare informationsinsats behövs.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår när förslagsställaren avser att bestämmelserna ska träda i kraft, men inget har sagts om varför denna tidpunkt väljs. Detta innebär att det blir svårt att se att det har redogjorts för vilka hänsyn som tagits vid valet av tidpunkt. Däremot finns det en tillräcklig beskrivning av vilken bedömning som görs när det gäller informationsinsatser.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande bristfällig.

Regelrådet finner redovisningen av behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

Det anges i konsekvensutredningen att föreskriften riktar sig mot de handelsfartyg som passerar slussarna i Trollhätte kanal mellan Göteborg och Vänern samt handelsfartyg som

passerar Södertälje sluss mellan Östersjön och Mälaren. Under 2022 uppgick antalet utförda trossföringar till cirka 5 500 genom Trollhätte kanal samt cirka 1 700 igenom Södertälje kanal. Avgifterna påverkar endast de redare som framför handelsfartyg i Trollhätte- eller Södertälje kanal. Detta omfattar cirka 5 500 trossföringar årligen i Trollhätte kanal och cirka 1 700 årligen i Södertälje kanal. Sjöfartsverket uppskattar att cirka 150 kunder berörs av avgiftsjusteringen. De transporter som sker i Väneren anges i hög grad vara knutna till sågverks- och massaindustrin, vilket också anges innebära 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 av insatsvaror från skogsbruket samt kemiska produkter. De transporter som sker i Mälaren har en större bredd än i Väneren och det transporteras relativt stora volymer i högvärdiga segment som livsmedel, kemikalier, gummi- och plastvaror samt metallvaror.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår hur många kunder som bedöms beröras av avgiftshöjningen. Det är tydligt att förslaget träffar de redare som framför handelsfartyg i de aktuella kanalerna. Vidare finns tydlig information om vilka branscher som bedöms anlita dessa redare. Typiskt sett efterfrågar Regelrådet mer specifik information om berörda företags antal och storlek. När det gäller den här aktuella branschen erfar Regelrådet att ägarförhållandena ofta kan vara komplexa vilket väsentligt kan försvåra en sådan redovisning. Mot den bakgrunden anser Regelrådet att beskrivningen är tillräcklig utifrån förutsättningarna i ärendet.

Regelrådet finner redovisningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

### *Administrativa kostnader*

Det anges att eftersom föreskriftsförändringen endast är av avgiftsnatur borde detta inte innebära något behov av omställning. Fartygen använder redan trossföringstjänsten och kommer därför inte att behöva utveckla nya processer eller rutiner.

Regelrådet delar uppfattningen att en höjning av avgiftsnivån i detta fall förmodligen inte skulle medföra några väsentliga administrativa kostnader.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens administrativa kostnader godtagbar.

### *Andra kostnader och verksamhet*

I konsekvensutredningen anges att när den nya föreskriften träder i kraft kommer inga större administrativa, praktiska eller andra åtgärder behöva vidtas för vare sig Sjöfartsverket, fartygsagenter, redare eller fartygsägare utöver ordinarie åtgärder vid ökning av kostnaderna.

I bilaga till konsekvensutredningen visas några exempelberäkningar för anlöp under olika förutsättningar. Förändring i trossavgift ger, såvitt Regelrådet kan förstå, enbart effekt i ett av dessa så kallade exempelanlöp, som avser ett mindre godsfartyg till Vänerhamn. Det framgår att en höjning av trossföringsavgift med 300 kr leder till att kostnaden för trossföring ökar från 4 800 kr till 6 600 kr (med sex slussningar som alla kostar 330 kr mer).

Regelrådet gör följande bedömning. Det finns en beskrivning av påverkan på andra kostnader och verksamhet. Den är tillräckligt tydlig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på företagens andra kostnader och verksamhet godtagbar.

## **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Det anges i konsekvensutredningen att eftersom den föreslagna höjningen påverkar alla Sjöfartsverkets kunder likvärdigt innebär det att konkurrenssituationen mellan dem är oförändrad. Då Sjöfartsverkets olika kunder konkurrerar inom sitt eget segment, bedöms konkurrensen mellan dessa företag vara oförändrad.

För både Vänern och Mälaren är sjötransporterna utsatta för konkurrens från andra trafikslag. Detta innebär att en ökad totalkostnad för sjötransporter relativt andra transportslag kan innebära att transportköparna väljer bort transport via sjöfart till förmån för exempelvis vägtransport via lastbil. En konsekvens av detta kan bli försämrade konkurrensmöjligheter för de redare som är verksamma inom Vänern och Mälaren. Kostnadsökningen enbart för trossföringen bör dock i detta avseende betraktas som marginell och dess påverkan på den totala transportkostnaden i princip försumbar.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framstår för Regelrådet som att förslagsställaren vill hävda att avgiftsförändringen påverkar alla som ska betala avgiften likvärdigt eftersom det rör sig om samma höjning av beloppet per slussning för alla. Detta kan vara en förenkling, eftersom en kostnad på samma belopp i absoluta tal i princip kan ge väsentligt olika effekt för olika företag, beroende på företagets förutsättningar. Det är alltså inte omöjligt att förändringen i det här fallet innebär en oförändrad konkurrenssituation mellan de aktörer som ska betala avgiften, men såvitt Regelrådet kan förstå beror detta i så fall snarare på att avgiften även efter höjning utgör ett ganska lågt belopp, snarare än att det är samma belopp för alla. Förslagsställaren har också tagit upp att avgiften för trossföring i sammanhanget kan anses vara liten, vilket Regelrådet också uppfattar även om det är svårt att på förhand avgöra vilka kostnadsnivåer som är att se som försumbara för olika företag. De ytterligare aspekter som tas upp, om att de olika kunderna konkurrerar var och en i sitt segment och att det i princip finns en konkurrens mellan olika transportslag men att denna sannolikt inte påverkas så mycket av just trossföringsavgiften är alltihop relevant information. Sammantaget finner Regelrådet att beskrivningen med fördel kunde ha förtydligats något men mot bakgrund av att det aktuella förslaget är en förhållandevis begränsad avgiftshöjning kan den anses tillräcklig.

Regelrådet finner redovisningen av påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag godtagbar.

## **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Förändringen bedöms inte ha någon ytterligare påverkan på företagen.

## **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

Sjöfartsverkets avgifter baseras på en likabehandlingsprincip och undantag från avgifterna kan inte baseras på existerande eller presumtiva kunders storlek.

Regelrådet gör följande bedömning. Med ett besläktat resonemang till det som fördes ovan i avsnittet om påverkan på konkurrensförhållanden skulle visserligen kunna sägas att en

formell likabehandling inte nödvändigtvis leder till likvärdiga effekter. Detta hindrar emellertid inte att det finns en beskrivning av att hänsyn inte har tagits till små företag och vilka skäl som finns för detta.

Regelrådet finner redovisningen av särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning godtagbar.

## Sammantagen bedömning

Regelrådet finner att redovisningen håller tillräcklig kvalitet när det gäller bakgrund och syfte med förslaget, alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd samt förslagets överensstämmelse med EU-rätten. Även behov av speciella informationsinsatser, berörda företag och påverkan på företagens tidsåtgång, kostnader och verksamhet har beskrivits tillräckligt tydligt. Beskrivningen av påverkan på konkurrensförhållanden, påverkan på företagen i andra avseenden och särskild hänsyn till små företag är också tillräcklig. Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande har inte beskrivits tillräckligt väl men denna brist är inte av sådan betydelse att den blir avgörande för helhetsbedömningen. Vid sin granskning av konsekvensutredningen i detta ärende har Regelrådet beaktat att förslaget utgör en begränsad avgiftshöjning och att det erfarenhetsmässigt kan finnas särskilda utmaningar med att beskriva företagspopulationen på det aktuella området.

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 27 september 2023.

I beslutet deltog: Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Per Högström.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Per Högström  
Föredragande