

Containervägning

Uppföljning av nya regler om vägning av containrar



© Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen
Sektionen för marknad - miljö och analys

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSS 2017-711
Månad År Mars 2017

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

1 Inledning

Den 1 juli 2016 trädde nya regler gällande containrar i internationell fartygsfrakt i kraft¹. Reglerna är ett införlivande av ett direktiv som antagits i den internationella sjöfartsorganisationen IMO genom resolutionen MSC.380(94). Skälet till tillägget är att globalt nå en reduktion av skador och olyckor gällande personer, materiel och miljö som kan hänföras till felaktiga viktsuppgifter av containrar i lastinformationen till rederierna. Kravet gäller samtliga containrar som ska fraktas i internationell trafik oavsett storlek.

Denna PM syftar till att översiktligt beskriva hur hamnarna initialt har omhändertagit det nya regelverket. Har regelförändringen möjliggjort för en ny marknad, där hamnar kan erbjuda vägning av containrar? Uppföljningen genomfördes i form av en kort enkätundersökning ca tre månader efter att de nya reglerna trätt ikraft. Transportstyrelsen har ställt frågor till 19 svenska hamnar² som för 2014 uppgett att de skickat containrar.

Följande frågor ställdes:

- Erbjuder ni vägning av container?
- Om vägning erbjuds, hur mycket kostar det att väga en styck container? (I de fall en differentierad prisbild tillämpas, exempelvis på grund av när anmälan om vägning av container inkommit, så redogör gärna för de olika priser som tillämpas.)
- Hur stor andel av de containrar som lastas i hamnen vägs på plats?

Transportstyrelsen kommer att fortsätta följa utvecklingen och har för avsikt att göra en ny uppföljning under 2018.

1.1 Bakgrund

Då reglerna trädde i kraft fanns sedan tidigare krav på att lastens totalvikt ska anges i lastinformationen, men det har saknats krav på att vikten ska fastställas genom faktisk vägning. De metoder som tidigare använts innefattar bland annat schablonvikter och uppskattade vikter. De nya reglerna fastslår två möjliga metoder för att fastställa lastens totalvikt. Metod 1 innebär att den packade containern vägs som en enhet. Metod 2 innebär att respektive kolla viktsbestäms och stuvats i en container. Totalvikten erhålls genom att summera vikter av ingående kollin, förpackningsmaterial, lastsäkringsutrustning samt containerns egenvikt.

¹ TSFS 2010-174.

² www.goteborgshamn.se, siffrorna avser 2014.

Regeländringen i Transportstyrelsens föreskrifter ställer inte något krav på vem som ska genomföra den verifierade vägningen. Istället ställer föreskrifterna krav på att befälhavaren ska kunna säkerställa att containrar som lastas ombord har en verifierad bruttovikt. Att förutspå hur reglerna skulle tillämpas av branschen var på grund av detta svårt, och det gick inte att på förhand säga var i transportkedjan kravet om vägning skulle uppfyllas.

2 Resultat

Av de 19 hamnar som tillfrågades har 16 svarat på frågan om hamnen erbjuder vägning av container. Av dessa 16 hamnar svarar 15 att de utför vägning av container. Endast en av de svarande hamnarna erbjuder inte tjänsten. 14 av de 15 hamnar som erbjuder containervägning svarade på frågan vad det kostar att väga en container. Sex av de 14 som svarade på frågan om priset för en containervägning använder en differentierad prisbild. Differentieringen beror på om vägningen av containern har aviserats innan ankomst till hamnen eller inte. Om vägningen aviserats sex timmar eller mindre innan ankomst till hamnen tas en högre avgift ut (mellan 600 och 2000 kronor). Har vägningen aviserats tidigare än sex timmar innan ankomst tas en lägre avgift ut (mellan 200 och 450 kronor). Hos övriga svarande hamnar (åtta stycken) varierar priset mellan 0 och 2 000 kronor per container.

Nästan alla tillfrågade hamnar svarade i vilken utsträckning de har vägt containrar efter inträdet av de nu gällande reglerna. Andelen vägda containrar i förhållande till det totala antalet hanterade containrar varierar kraftigt. Åtta hamnar väger tio procent eller mindre av totala hantalet hanterade containrar. Tre hamnar väger mellan 10 och 20 procent och tre hamnar väger mer än hälften av alla hanterade containrar. De tre hamnar med störst andel vägda containrar är också de hamnar som har den lägsta prisnivån. Den hamn som anger att de väger samtliga containrar tar inte ut någon avgift alls för vägningen.

3 Slutsats

Undersökningen visar att en majoritet av Sveriges containerhamnar har valt att erbjuda vägning av containrar. Detta innebär att reglerna med stor sannolikhet har möjliggjort för nya marknader att bildas. Undersökningen tyder också på att vägning av container inte är en lönsam verksamhet, utan istället en förutsättning för att få containerkunder till hamnen. Kostnaden för vägningen förefaller alltså inledningsvis ha drabbat hamnarna, hur de sedan

eventuellt omfördelar avgifterna gentemot transportköparna framgår inte i denna undersökning.

Det kan antas att erbjudande om vägning är en konkurrensmässigt viktig tjänst för att kunna attrahera både nya och befintliga kunder. Den mycket differentierade prisbilden skulle kunna indikera att prissättningen på vägningstjänst är ett viktigt konkurrensmedel. De tre hamnar med störst andel vägda containrar är också de hamnar som har den lägsta prisnivån. Den hamn som anger att de väger alla containrar tar inte heller ut någon avgift för vägningen.

Det är möjligt att den mycket stora variationen i andel vägda containrar kan förklaras av faktorer som den här undersökningen inte tog hänsyn till, exempelvis vilken typ av gods, vilken typ av företag som huvudsakligen skickar gods från olika hamnar samt storleken på hamnen och mängden gods.

Sammanfattningsvis tyder undersökningen alltså på följande:

- Regelförändringen har lett till en ny marknad.
- Vägning av container är inte en lönsam verksamhet, utan konkurrensmässigt viktig tjänst.
- Priset är ett viktigt konkurrensmedel.