



8.1

2017-10-12

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Er ref 17-02807

Remiss av Ändring av Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift (SJÖFS 2016:2)

Bolaget Stockholms Hamnar ägs av Stockholms stad och består av tre fysiska hamnar; Kapellskärs hamn, Stockholms hamn och Nynäshamns hamn. Stockholms Hamnar erbjuder kajplatser, anläggningar samt service och tjänster åt färje-, kryssnings- och godstrafik. I Stockholms Hamnars ansvar ingår även utveckling av innerstadskajerna samt service till skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik.

Stockholms Hamnar har tagit del av remissen av ändring av Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift (SJÖFS 2016:2) och har följande att anföra.

Stockholms Hamnar vill inledningsvis hänvisa till sitt tidigare yttrandet daterat 2016-04-20 gällande Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell (dnr 16-00810) samt yttrandet daterat 2016-11-02 angående höjning av farledsavgifter 2017. Stockholms Hamnar är fortfarande mycket bekymrade över de konsekvenser den nya avgiftsmodellen kommer att få för de kunder som trafikerar Stockholm Hamnar samt för sjöfarten i stort. De synpunkter och farhågor som tidigare framförts gäller fortfarande. Så som den nya modellen är konstruerad kommer flera fartyg och rederier att få kraftigt höjda farledsavgifter. För den internationella kryssningstrafiken innebär modellen att avgifterna höjs, att rabatten för turn-around anlop tas bort över en treårsperiod samt att en passageraravgift och beredskapsavgift införs. Till detta kan tilläggas att kryssningsfartygen endast anlöper under sommarhalvåret och därmed inte nyttjar en av de kostsamma tjänster som Sjöfartsverket tillhandahåller och som finansieras med farledsavgifterna – isbrytningen. Vidare innebär modellen med miljödifferentering av farledsavgifterna, med Clean Shipping Index (CSI) som grund, att fler fartyg ska dela på miljörabatterna. Detta leder till att för många fartyg kommer avgifterna att höjas – trots hög miljöprestanda.

Sedan avgiftsmodellen remitterades under våren 2016 har dessutom farledsavgifterna höjts med 8 procent från 2017 och nu aviseras att en ytterligare höjning på 9 procent införs i samband med den nya modellen 1 januari 2018.



Stockholms Hamnar förstår att Sjöfartsverket inte har full rådighet över beslut som avser exempelvis finansiering. De förändringar som Sjöfartsverket gör är en följd av affärsverksmodellen där förutsättningar såsom pensionssystem och avkastningsmål satts av regeringen. Likaså har verket ingen rådighet över finansieringen av isbrytning samt sjö- och flygräddning, som för andra transportslag är finansierade med statliga anslag men som för sjöfarten finansieras av handelssjöfarten. Stockholms Hamnar tycker likafullt att det är beklagligt att Sjöfartsverkets – som man själv anger det - ”helt ohållbara ekonomiska situation” ska åtgärdas genom ytterligare avgiftsbelastning för sjöfarten. De föreslagna förändringarna kommer sätta sjöfarten i en försämrad konkurrenssituation i förhållande till andra transportslag och riskerar en överflyttning av transporter från sjö till väg, vilket går stick i stäv med regeringens ambitioner. Stockholms Hamnar uppmanar Sjöfartsverket att vara mycket tydliga gentemot sin uppdragsgivare vilka konsekvenser den nya modellen samt höjningar av farledsavgifter får för sjöfarten och i förlängningen för svensk industri och besöksnäring samt för miljön.

Stockholms Hamnar välkomnar översynen av miljömodellen och förhållandet mellan de olika miljöparametrarna i CSI. Som Stockholms Hamnar framfört i sitt tidigare yttrande riskerar modellen i dess nuvarande form att få motsatt effekt, där incitamentet minskar att begränsa utsläppen av NO_x och därmed finns en risk att utsläppen istället ökar. Stockholms Hamnar vill påpeka att det är viktigt att denna översyn även inkluderar hamnarna. Flera hamnar har idag miljödifferentierade hamnavgifter som grundar sig på den trepartsöverenskommelse som slöts i början på 1990-talet, mellan hamnar, rederier och Sjöfartsverket och där NO_x var en av de mest centrala parametrarna. Likaså innebär den nya miljömodellen att NO_x-certifikat försvinner som kontrollmekanism och grund för miljörabatter, vilket innebär att hamnarna måste titta på alternativ som exempelvis CSI. Miljöstyrmedel får störst genomslag om det är flera parter som styr mot samma miljöparametrar på ett liknande sätt.

Med vänliga hälsningar

Johan Castwall

VD