



2014-09-08

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

Yttrande över Remiss av förslag till nya föreskrifter om farledsavgifter (dnr 14-02372)

Stockholms Hamnar har tagit del av Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farledsavgifter och har följande att anföra.

Inledande kommentarer

Stockholms Hamnar har varit mycket engagerad i översynen av Sjöfartsverkets avgiftsmodell och gjort djupgående analyser av hur förslaget påverkar trafiken på Stockholms Hamnar. Stockholms Hamnar är även engagerad i Sveriges Hamnar som fört dialog med Sjöfartsverket kring en eventuell ny överenskommelse om miljödifferentering av farleds- respektive hamnavgifter, som följd av de reviderade svavelreglerna. Frågan om farledsavgifter är viktig eftersom den berör inte bara Hamnen och Hamnens kunder utan även sjöfarten i stort och för besöksnäringen i Stockholmsregionen.

Stockholms Hamnar vill inledningsvis fastslå att samtliga trafikslag bör likabehandlas för att konkurrensen ska kunna ske på lika villkor mellan väg, järnväg, flyg och sjöfart. Idag särbehandlas sjöfarten då den står för samtliga infrastrukturkostnader själv genom farledsavgifterna, i stället för att infrastrukturen – farlederna – anslagsfinansieras i likhet med väg och järnväg. Detta innebär att sjöfarten inte konkurrerar på samma villkor som övriga trafikslag.

Med detta sagt, uppskattar Stockholms Hamnar den transparens som genomsyrat arbetet med översynen av avgifterna samt den öppna dialog som förts med branschföreträdare och kunder. Modellen är även ändamålsenlig när det gäller miljödifferentering i syfte att verka styrande för att minska sjöfartens miljöpåverkan, vilket enligt Stockholms Hamnars mening är positivt.

Emellertid har Stockholms Hamnar i sin analys av förslaget kommit fram till att förslaget kommer ha mycket negativa effekter för rederierna som trafikerar Stockholm och i förlängningen för sjöfarten i Östersjön och för besöksnäringen i Stockholmsregionen.

STOCKHOLMS HAMN AB

MAGASIN 2, FRIHAMNSGATAN 21-23, BOX 27314, 102 54 STOCKHOLM
TELEFON 08-670 26 00, FAX 08-665 08 38, INFO@STOCKHOLMSHAMNAR.SE

PG 3115-3, BG 720-0306, ORG NR 556008-1647
STYRELSENS SÄTE STOCKHOLM, INNEHAR F-SKATTEBEVIS

Stockholms Hamn är dessutom utsedd till "core"-hamn inom TEN-T och ingår i korridoren mellan Helsingfors och Valetta. Om rederierna tvingas minska trafiken på denna sträcka, pga. kostnadsökningar, uppstår en flaskhals – vilket är raka motsatsen till EU:s intentioner TEN-T korridorerna. Förslaget går dessutom stick i stäv med regeringens intentioner med den så kallade "sjöfartsmiljarden" som syftade till att stärka sjöfartens konkurrenskraft, bl a. genom sänkta farledsavgifter under 2014-2016.

Dramatiska kostnadsökningar för färjetrafiken

Stockholms Hamnar har gjort detaljerade beräkningar över hur Sjöfartsverkets förslag kommer påverka de fartyg som regelbundet trafikerar Stockholms Hamnar. I beräkningarna har Hamnen applicerat Sjöfartsverkets förslag på respektive fartyg och jämfört med tidigare farledsavgifter för att bedöma konsekvenserna. Hamnens beräkningar, som även stämts av underhand med Sjöfartsverket, visar att förslaget kommer innebära en kostnadsökning på i genomsnitt 22 procent för färjetrafiken i Stockholm. För de tre största rederierna rör det sig om ökning på omkring 30 procent och för vissa fartyg kan det röra sig om betydligt mer. Totalt handlar det om ökade avgifter motsvarande 22,3 miljoner kronor mellan 2014 och 2015.

Ett exempel visar att kostnadsökningen blir 60 procent för ett fartyg. Totalt betalar detta fartyg 3,9 miljoner i farledsavgifter 2015 jämfört med 2,4 miljoner 2014. I just detta fall visar beräkningarna att fartyget förvisso får större rabatter för reducerade kväveoxidutsläpp samt sänkta godsavgifter 2014 jämfört med 2015. Men detta äts upp av den kraftiga ökningen av den bruttobaserade farledsavgiften.

Stockholms Hamnars beräkningar visar att kostnadsökningarna för färjetrafiken är betydligt större än de tre procent som Sjöfartsverkets översiktliga beräkningar visar. Beslutsunderlaget är således bristfälligt och riskerar att leda till oanade konsekvenser för de drabbade rederierna.

Passagerarfartyg med godsvolymer missgynnas i modellen

I förslaget har Sjöfartsverket uppmärksammat att Ro-Ro-fartygen har ett ogynnsamt läge i den nya modellen jämfört med andra fartyg eftersom dessa Ro-Ro-fartygen har låg lastkapacitet i förhållande till fartygsvolymen (bruttodräktigheten). Eftersom förslaget innebär att avgifterna flyttas över från godset till fartygets bruttodräktighet drabbas således detta fartygssegment särskilt hårt. För att bemöta detta problem kompenserar Sjöfartsverket Ro-Ro-trafiken genom att införa en särskild avgift för detta segment; 2,60/2,00/1,30 kr per GT i fallande skala för de tre första anlöpen per kalendermånad, därefter ingen debitering.



Trafiken i Stockholm bygger på en affärsmodell där rullande gods och passagerare kombineras på fartygen. Dessa fartyg, som ibland kallas Ro-Pax eller i folkmun ”färjor”, transporterar drygt 6 miljoner ton gods motsvarande närmre 7,5 miljoner lastmeter årligen (2013), förutom den stora mängden passagerare. Denna trafik är därmed av stor betydelse för både godstransportsystemet och för passagerartrafiken. Men då dessa fartyg innehar passagerarcertifikat kommer, enligt förslaget, avgiftsnivåerna för passagerarfartyg tas ut för fartygen (§6). Detta trots att det endast är 1 av 30 fartyg som trafikerar Stockholms Hamnar som är rena passagerarfartyg och övriga faktiskt transporterar en ansevärd mängd gods.

Dessa fartyg har alltså samma ogynnsamma förhållande mellan fartygets volym och godsvolymer och drabbas hårt i den nya avgiftsmodellen. Rimligtvis bör dessa färjor behandlas på liknande sätt som Ro-Ro-fartygen genom att en liknande kompensation införs. Detta borde kunna åstadkommas genom en relativt enkel justering i hur olika fartyg klassificeras.

Förvisso finns en begränsning i avgiftsuttaget genom ett anlöpstak på fem anlöp/månad samt genom att endast ta ut avgift upp till 40 000 GT. Men i Stockholms Hamnars beräkningar kommer de nya avgifterna trots detta leda till de mycket kraftiga kostnadsökningarna.

Miljödifferiering utifrån kväveoxider

Då avgiftsreduktionen för lägre svaveloxidhalter i fartygsbränsle inte längre är relevant på grund av de nya lagkraven, är det rimligt att rabatten tas bort. Denna åtgärd kommer dock bli smärtsam för rederierna som redan står inför en stor utmaning med ökade kostnader för att möta de nya svavelreglerna - dyrare lågsvavligt bränsle, omställning till andra bränslen, teknik för avgasrening etc.

De flesta av fartygen, 80 procent av tonnaget, som trafikerar Stockholms Hamnar reguljärt använder sedan lång tid tillbaka lågsvavligt fartygsbränsle (< 0,5 %) och erhåller därför rabatterade hamnavgifter. Flera av fartygen, 60 procent av tonnaget, har dessutom vidtagit åtgärder för att reducera kväveoxidutsläpp (NOx) med rabatterade hamnavgifter som följd. Rederierna erhåller motsvarande rabatter på farledsavgifterna från Sjöfartsverket. Flera rederier har alltså redan frivilligt vidtagit åtgärder för att minska sin miljöpåverkan, bland annat genom den trepartsöverenskommelse som slöts i början på 1990-talet men även genom överenskommelser mellan rederierna och Stockholms Hamnar. Nu drabbas rederierna inte bara av att rabatterna tas bort, utan även av att farledsavgifterna höjs – trots att de ligger betydligt närmre lagkraven svaveldioxidutsläpp (SOx) än många andra fartyg.



När nu rabatter för lägre utsläpp av SO_x blir obsoleta finns det anledning att istället koncentrera miljödifferenteringen till NO_x. I väntan på eventuella skärpta internationella regler bör incitament ges för att rederierna ska vidta ytterligare åtgärder på sina fartyg och för att förutsättningarna i Östersjön ska förbättras.

Stockholms Hamnar bedömer att Sjöfartsverkets modell för avgiftsreduktionen är ändamålsenlig och kan stimulera fartygen att minska sina NO_x-utsläpp. Med Sjöfartsverkets reviderade skala i sex nivåer ges incitament att även vidta mindre åtgärder, vilka kan ha positiv effekt på miljön. Risken är dock att kostnaderna för att investera i NO_x-reducerande åtgärder är så höga för vissa fartyg, att ökade incitament inte är tillräckliga utan att investeringarna enbart kommer leda till ökade kostnader för rederierna. Alltså, ytterligare kostnadsökningar utöver höjda bruttotonnageavgifter, borttagande av svavelrabatter samt ökade bunkerkostnader. Här borde en djupare analys göras av rederiernas möjligheter att vidta NO_x-reducerande åtgärder, vilka kostnader detta medför samt hur farledsavgifterna ska utformas på bästa sätt för att stimulera till att vidta åtgärder.

Stockholms Hamnar stödjer Sjöfartsverkets förslag att arbeta för att utveckla ett index som miljödifferentering kan utgå ifrån för såväl farledsavgifter som hamnavgifter. Dock ifrågasätter Stockholms Hamnar om det är realistiskt att ett sådant ska kunna införas redan 2017, som Sjöfartsverket föreslår.

Den viktiga besöksnäringen drabbas hårt av förslaget

Som redovisats ovan kommer förslaget få långtgående och oroväckande konsekvenser för rederierna, och det kommer knappast gynna sjöfarten i regionen. Men förutom detta är Stockholms Hamnar dessutom djupt bekymrade över de konsekvenser förslaget kommer ha på besöksnäringen.

Besöksnäringen är av stor betydelse för Stockholmsregionen och inbringar betydande momsintäkter till staten. I Stockholm konsumerar enbart färjepassagerarna för ett värde motsvarande närmare fem miljarder kronor. Dessutom bidrar det till en effekt på sysselsättningen på drygt 4 100 årsarbeten varje år.

De nya farledsavgifterna införs samtidigt som de nya svavelreglerna träder i kraft, 1 januari 2015, och den kombinerade effekten kommer således slå hårt mot färjenäringen i Östersjön – och i förlängningen mot besöksnäringen. Enligt Tillväxtverket är den svenska besöksnäringens exportvärde, dvs. utländska turisters utgifter i Sverige, större än exportvärdet för flera viktiga varugrupper som exempelvis personbilar och trävaror. Det gör att besöksnäringen nu räknas som en av våra stora basnäringar. Precis som den traditionella basindustrin premieras i förslaget, exempelvis genom att fler varor inkluderas



i begreppet lågvärdigt gods och därmed får lägre farledsavgifter, bör även besöksnäringens betydelse beaktas.

Självklart kommer det finnas vinnare och förlorare oavsett hur en avgiftsmodell konstrueras. Men att ett förslag slår så hårt mot en specifik regions viktiga sjöfart, med så stor betydelse för regionens sysselsättning och statens intäkter, är något som Stockholms Hamnar finner högst bekymmersamt.

Med vänliga hälsningar

Johan Castwall
VD

Henrik Widerståhl
vVD och Marknadschef