

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av förslag till föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter

Bakgrund

Stockholms Hamnar har 2013-04-16 tagit emot en remiss från Sjöfartsverket, för besvarande 2013-05-10, med förslag på föreskrifter om taxa för fartyg på Trollhätte kanal, taxa för fritidsfartyg på Södertälje kanal samt föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter. Hamnen avser att endast lämna synpunkter på de förslag som gäller lotsningen. Förslagen gällande taxor på Trollhättekanal samt för fritidsbåtar på Södertälje kanal bedöms inte påverka Hamnens verksamhet.

Sjöfartsverket har beslutat att ge ut nya föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter, med ikraftträdande den 1 juli 2013. Förslaget innebär i korthet att en förhöjd avgift kommer att debiteras i *samliga* fall då fler än en lots deltar i ett lotsningsuppdrag (tvåmanslotsning). Tidigare togs enbart en avgift ut om befälhavaren begärde biträde av flera lotsar men inte om behovet av tvåmanslotsning beslutades av Sjöfartsverket. Sjöfartsverket beslutar utifrån en riskbedömning och utifrån den enskilda lotsningens förutsättningar om två eller flera lotsar ska användas.

Förslaget innebär att en extra avgift på 6 500 kr per lots tas ut vid tvåmanslotsningar. Avgiftsändringen motsvarar en generell höjning om 1,7 procent för lotsningsverksamheten.

Förslaget finns i sin helhet via denna länk <http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/Lagrummet/Aktuella-remisser/>

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Sjöfartsverket remitterade i oktober 2012 ett förslag på ändrade föreskrifter avseende lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter (dnr: 12-03320). Förslaget då rörde en generell höjning av lotsavgifterna med fem procent från 1 januari 2013 och en fortsatt avgiftshöjning med fem procent även 1 januari 2014 samt 1 januari 2015. Detta för att kostnadstäckningen av lotsningsverksamheten under många år varit för låg och underskotten fått täckas av farledsavgifterna.

Som svar på nämnda remiss framhöll Hamnen följande i ett brev till Sjöfartsverket (2012-11-08):

”Stockholms Hamnar anser att förslaget om en höjning på 5 procent vardera, åren 2013, 2014 och 2015, är oacceptabelt hög och bör föregås av fördjupade studier och åtgärder som kan innebära en rationalisering och effektivisering av lotsningsverksamheten. Stockholms Hamnar vill i enlighet med ovan framhålla kryssningsverksamhetens stora ekonomiska betydelse och riskerna med att kraftigt ökade lotskostnader kan komma att innebära att kryssningsrederierna väljer andra hamnar.”

Det nu remitterade förslaget innebär alltså en ytterligare avgiftshöjning för de fall tvåmanslotsning är nödvändig. De fartyg som framför allt berörs av förslaget är de större kryssningsfartygen, med bruttodräktighet på 60 000 och uppåt, varav många kräver tvåmanslotsning. Dessa fartyg betalar idag omkring 90 000 kr i lotsningsavgifter för att gå in till och ut från Stockholm. Utöver detta tillkommer farledsavgifter på minst 90 000 kr (för fartyg med bruttodräktighet på 60 000 och uppåt) för att färdas i svenska farlederna med det bränsle som fartygen idag använder. Det är alltså stora summor pengar som kryssningsrederierna betalar för att gå in i svenska hamnar.

Stockholms Hamnar håller med om att principerna för avgiftsuttag ska vara enhetliga för olika avgifter och att user pays principen är rimlig för de tjänster Sjöfartsverket utför. Emellertid kan det ifrågasättas om ytterligare höjningar av avgifterna verkligen är motiverade. De ökade personalkostnader som uppstår vid tvåmanslotsning bör redan täckas in av de mycket stora summor pengar som fartygen betalar in i lotsningsavgift. I den konsekvensutredning som följde med ovan nämnda remiss från oktober 2012 anges att lotsningsverksamheten har haft en för låg kostnadstäckning och att underskotten täckts av farledsavgifterna. I den nu remitterade konsekvensutredningen anges att tvåmanslotsningen finansierats av lotsningsavgifter från den övriga trafiken. Sjöfartsverket har således inte tagit ut kostnadstäckande avgifter under en lång period vilket nu drabbar kryssningsrederierna i form av höjda avgifter för lotsningen. Detta sker utan en motsvarande sänkning av farledsavgifterna som bör vara rimlig för att rätta till den hittills rådande korssubventioneringen.

Stockholms Hamnar vill återigen framhålla kryssningsverksamhetens stora ekonomiska betydelse, då de inbringar ansevärliga summor pengar till besöksnäringen i Sverige. Riskerna med ökade lotskostnader är alltså att kryssningsrederierna väljer bort destinationer i Sverige till förmån för andra hamnar kring Östersjön.

I detta sammanhang kan även tilläggas att kryssningsfartygen, så väl som annan sjöfart, står inför kraftiga kostnadsökningar från januari 2015 som följd av de nya svavelreglerna. En eventuell följd av de nya reglerna är att fartygen kör med sänkt hastighet för att spara bränsle och därför går in i färre hamnar. Om kostnaderna för att besöka Sverige är betydligt högre än för andra destinationer, genom högre avgifter för lotsning samt farledsavgifter, står Sverige sig sämre i konkurrensen om de eftertraktade anlöpen.

Vidare vill Stockholms Hamnar understryka att tidpunkten för införandet av nya avgifter är illa valt då det inträffar mitt under högsäsongen för kryssningsverksamheten. Att de dessutom införs med så kort varsel är problematiskt. Det är omöjligt att få en samlad bild av avgifterna när höjningar aviseras på detta ad hoc-artade sätt, endast ett par månader innan ikraftträdandet. Hamnens kunder - rederier och agenter – har långa planeringshorisonter och kräver framförhållning, det gäller alla typer av kostnadsökningar och avgiftsändringar.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

- att som svar på remissen åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande
- att omedelbart justera ärendet

Stockholm den 7 maj 2013

Johan Castwall
VD

Henrik Cars
Chef Hamn och Trafik