5.

STOHAB
2016-04-20

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter

Bakgrund

Ärendet

Stockholms Hamnar har fått Sjöfartsverkets förslag till nya föreskrifter om farleds- och lotsavgifter på remiss för besvarande senast den 1 juni 2016. Remissen har skickats till relevanta myndigheter, intresseorganisationer, rederier, hamnar samt några större varuägare.

Förslaget i sin helhet finns på Sjöfartsverkets hemsida via denna länk:
http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/lagrummet/aktuella-remisser/

Sjöfartsverkets uppdrag att ta fram ny avgiftsmodell

Sjöfartsverkets kärnservice är farledshållning, isbrytning, sjögeografisk information, sjötrafikinformation, lotsning, sjö- och flygräddning, specifika myndighetsuppgifter samt stödfunktioner såsom administration. Affärsverket finansieras till 40 procent av farledsavgifter och ungefär 20 procent av vardera lotsavgifter, anslag och övriga avgifter.

Sjöfartsverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till en ny avgiftsmodell. Bakgrunden är att lågkonjunktur samt strukturella förändringar såsom att fartygen blir större har lett till en nedgång i antal fartygsanlöp, godsvolymer och lotsningar vilket påverkar Sjöfartsverkets intäkter. Dessutom har Sjöfartsverket en pensionsskuld som belastar affärsverkets ekonomi. Målet mer den nya modellen är att Sjöfartsverket ska ha en ekonomi i balans 2017.

Sjöfartsverket arbetade redan under 2013-2014 med en större revidering av modellen men förslaget som då lades fram drogs senare tillbaka eftersom det hade för stora konsekvenser för vissa fartygssegment och regioner. Förändringar i avgifter har skett under en längre period, bland annat har lotsningsavgifterna höjts med fem procent per år under åtminstone en femårsperiod. Motivet är att Sjöfartsverket länge haft en alltför låg

kostnadstäckning av lotsningsverksamheten där underskotten täckts av de farledsavgifter som handelssjöfarten betalat till Sjöfartsverket. Syftet med avgiftshöjningen har således varit att lotsavgifterna i större utsträckning ska täcka kostnaderna för lotsningen. Ytterligare förändringar som skett på sistone är förändringen i samband med införandet av de nya, skärpta svavelreglerna 1 januari 2015, då rabatter till fartyg med lägre utsläpp av svaveloxider togs bort.

Under 2014-2016 beviljades Sjöfartsverket tillfälliga anslag för isbrytning till ett belopp av 300 mkr per år. Sjöfartsverket driver nu frågan om att anslag för isbrytningen ska permanentas för att åstadkomma något bättre konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Vinterväghållning på väg och järnväg finansieras idag fullt ut med anslag. Om Sjöfartsverket erhåller ytterligare anslag för isbrytning från 2017 kan höjningen av farledsavgifterna hållas nere eller eventuellt sänkas, beroende på anslagets storlek. Skulle dessa anslagsmedel utebli måste en avgiftshöjning på ytterligare ca 15 procent genomföras den 1 januari 2017, vilket inte är medräknat i nu presenterade förslag.

Förslaget på ny avgiftsmodell

Sjöfartsverkets förslag på ny avgiftsmodell syftar till att vara mer transparent och förenklad, och antalet undantag, specialregler, rabatter och befrielser har minskats. Dessutom ändras beräkningsgrunden för avgifterna, från bruttodräktighet till nettodräktighet. Brutto- och nettodräktighet är två enhetslösa mått på fartygs storlek. *Bruttodräktighet* mäter fartygets totala inneslutna volym medan *nettodräktighet* (NT) mäter lastutrymmenas volym och tar hänsyn till passagerarkapacitet. Det innebär att modellen nu i större utsträckning tar hänsyn till fartygens intjänandeförmåga i och med att NT används istället för GT. Modellen kan mycket förenklat beskrivas i nedanstående tabell:

FARLEDSAVGIFT			Beredskap-savgift	LOTSAVGIFT	
Godsavgift	**Passageraravgift**	**Anlöpsavgift**		**Startavgift**	**Rörlig avgift**
Per ton	Per passagerare	Per anlöp	Per anlöp	Per anlöp	Per lotsad halvtimme
Differentierad för låg- resp. högvärdigt gods.		Beror på fartygens storleksklass	Beror på fartygens storleksklass	Beror på fartygens storleksklass	Beror på fartygens storleksklass
		Rabatt för reguljär/frekvent trafik	Rabatt för reguljär/frekvent trafik		
		Beroende på miljöprestanda, enligt CSI			

Modellen består dels av farledsavgifter och dels av lotsavgifter. Fartygen är indelade i nio olika dräktighetsklasser utifrån sitt NT och avgifterna är differentierade utifrån dessa storleksklasser. Dessutom synliggörs den korssubventionering som funnits i tidigare avgiftsmodell, där farledsavgifterna har finansierat delar av lotsningsverksamheten, genom att denna del flyttas ut i en separat beredskapsavgift.

Farledsavgifterna består av gods-, passagerar- och anlöpsavgift. Anlöpsavgiften är differentierad utifrån fartygens miljöprestanda, och vilken miljöprestanda fartygen har bestäms utifrån miljöindexet Clean Shipping Index (CSI) som Sjöfartsverket upphandlat.

Lotsavgifterna består av en startavgift samt en rörlig avgift per lotsad halvtimme. Sjöfartsverket har under senaste åren höjt lotsavgifterna för att kostnaden för lotsningsavgiften i större utsträckning ska bära sig själv, och inte korssubventioneras av farledsavgifterna. Även detta förslag innebär att lotsavgiften (startavgift och rörlig avgift) höjs med fem procent.

Fartyg i reguljär trafik får en frekvensrabatt på anlöps- och beredskapsavgiften, dvs från och med tredje anlöpet reduceras avgiften.

Modellen i sin helhet samt med de avgiftsnivåer Sjöfartsverket föreslår finns i nedanstående tabell.

2017		FARLEDSAVGIFTER							LOTSAVGIFTER	
		Gods	Pax	Anlöpsavgift beroende på miljöklass (kr/anlöp)*				Beredskap	Lotsavgift	
Dräktighets klass	Undre gräns netto dräktighet	avgift per ton	avgift per pax	A	B	C	D/E	(kr/anlöp) *	Startavgift	Per 1/2 timme
				10%	30%	90%	100%			
1	0	2,00	1,50	220	660	1 980	2 200	660	7 920	1 210
2	1 000			840	2 520	7 560	8 400	2 520	10 230	1 595
3	2 000			1 650	4 950	14 850	16 500	4 950	12 540	1 925
4	3 000			2 650	7 890	23 670	26 300	7 890	14 190	2 200
5	6 000			4 830	14 490	43 470	48 300	14 490	15 840	2 475
6	10 000			7 020	21 060	63 180	70 200	21 060	21 450	3 300
7	15 000			8 990	26 970	80 910	89 900	26 970	24 420	3 795
8	30 000			10 310	30 930	92 790	103 100	30 930	26 730	4 125
9	60 000			12 700	36 210	108 630	120 700	36 210	29 370	4 565
10	100 000			14 260	42 780	128 340	142 600	42 780	37 290	5 775
*Anlöp i kalendermånad för aktuellt fartyg					1	2	3	4	5	6+
Del av anlöps- och beredskapsavgiften som debiteras					100%	100%	75%	50%	25%	0%

Miljödifferentiering av farledsavgifter

Anlöpsdelen i farledsavgifterna är differentierad utifrån fartygens miljöprestanda. Syftet med miljödifferentiering av avgifterna är att ge incitament till fartygen och rederierna att vidta åtgärder för att minska sin miljöpåverkan.

Sjöfartsverket har upphandlat ett sammansatt miljöindex, Clean Shipping Index (CSI), som är baserat på fem utsläppskategorier: kväveoxider, koldioxid, svavel och partiklar, vatten- och avfallshantering samt miljöfarliga ämnen (kemikalier) ombord. Utifrån poängbedömning i CSI kommer fartygen delas in i fyra miljöklasser där den bäst presterande klassen A betalar 10 procent av avgiften medan lågpresterande fartygen i klass D (samt de som inte anslutit sig till CSI) betalar full avgift. Miljöklass B betalar 30 procent och miljöklass C 90 procent.

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Stockholms Hamnars synpunkter på förslaget i sin helhet återfinns i bilagan till detta tjänsteutlåtande, vilket är det remissyttrande som Stockholms Hamnar föreslår ska lämnas till Sjöfartsverket.

Yttrandet kan sammanfattas i nedanstående punkter:

- Stockholms Hamnar anser att det är nödvändigt att Sjöfartsverket erhåller anslag för isbrytningen även efter perioden 2014-2016. I annat fall kan Sjöfartsverket tvingas höja farledsavgifterna med ytterligare 15 procent utöver de förändringar som den nya modellen innebär.

- Förslaget på ny avgiftsmodell innebär stora avgiftsökningar framför allt för kryssningssegmentet, vilket innebär att kryssningsfartygen kan tvingas välja bort Stockholm som destination.

- Stockholms Hamnar är djupt bekymrade över att förslaget slår oproportionerligt hårt mot den för Sverige så viktiga besöksnäringen, som därmed inte tillskrivs samma betydelse som den traditionella basindustrin. Kryssningsverksamheten inbringar ansenliga summor pengar till besöksnäringen i Stockholmsregionen och till staten via moms och andra skatteintäkter.

- Det är av yttersta vikt att Sjöfartsverket totalt sett lindrar effekten för kryssningstrafiken och möjliggör för kryssningsfartygen att anpassa sig för nya de avgiftsförutsättningarna genom att införa förändringarna successivt över en längre tid. Redan idag finns ett stort antal kryssningsanlöp bokade för 2017 och 2018 – bokningar som gjorts utifrån nu rådande avgiftsnivåer och som inte tagit kraftiga avgiftshöjningar med i beaktande.

- Vilka konsekvenser förslaget får på den reguljära färjetrafiken är i dagsläget mycket svårt att bedöma och detta är även en stor svaghet i det remitterade

förslaget. Modellen bygger på en miljödifferentiering av farledsavgifter utifrån miljöindexet CSI. Men vilken miljöklass och därmed vilken avgiftsnivå som kommer vara aktuell för fartygen är idag okänt, vilket innebär att det inte går att säga med säkerhet hur avgifterna kommer att förändras.

- Förslaget innebär att de fartyg som idag har rabatter låga utsläpp av kväveoxider, kommer får höjda avgifter, då fler fartyg ska dela på samma pott miljörabatter. Stockholms Hamnars analyser av modellen visar att förslaget rentav kan bli kontraproduktivt. Att hålla nere fartygens kväveoxidutsläpp är kostsamt, och när rabatterna för reducerade kväveoxidutsläpp minskar riskerar detta att innebära ökade kväveoxidutsläpp.

- Stockholms Hamnar anser att det är mycket tveksamt att fatta beslut kring en avgiftsmodell där konsekvenserna för färjetrafiken kan bli allt ifrån sänkta farledsavgifter till ökningar på närmare 30 procent – beroende på vilken miljöklass fartyg får enligt CSI. Sjöfartsverket måste därför genomföra en fullständig konsekvensanalys innan den nya modellen införs.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att godkänna upprättat remissyttrande (bilaga)

att att omedelbart justera ärendet.

Stockholm den 14 april 2016

Johan Castwall
VD