



## 6.1

2018-01-30

Näringsdepartementet

Ert dnr N2017/03200/SUBT

### Yttrande över Promemoria Vissa farleds- och hamnfrågor

#### Inledning

Koncernen Stockholms Hamnar ägs av Stockholms stad och består av tre geografiskt spridda hamnar i Stockholmsområdet; Kapellskärs hamn, Stockholms hamn och Nynäshamns hamn. Stockholms Hamnar är en av Sveriges största godshamn och ledande passagerarhamn som 2017 hanterade 9,6 miljoner ton gods och 12 miljoner passagerare. Stockholms Hamnar erbjuder kajplatser, anläggningar samt service och tjänster åt färje-, kryssnings- och godstrafik. I Stockholms Hamnars ansvar ingår även utveckling av innerstadskajerna i Stockholm samt service till skärgårdstrafik och sjöburen lokaltrafik. Just nu pågår byggnationen av Sveriges nyaste godshamn, Stockholm Norvik Hamn, norr om tätorten Nynäshamn. Stockholm Norvik Hamn öppnar för trafik 2020 och kommer att hantera container och rorotrafik.

Stockholms Hamnar har tagit del av remissen av promemorian *Vissa farleds- och hamnfrågor* och lämnar i detta yttrande sina synpunkter. Stockholms Hamnars yttrande kommer även att beredas inom Stockholm stad. Stockholms Hamnar har tidigare yttrat sig över förordningen då Kommissionens förslag på förordning skickades ut på remiss från Näringsdepartementet, och har även deltagit i en referensgrupp i utredarens arbete.

#### Förordningen bör gälla för samtliga kusthamnar i Sverige

Hamnförordningen ska tillämpas på kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) (art. 1.4) men medlemsstaterna har möjlighet att besluta att tillämpa förordningen även på andra kusthamnar, utanför TEN-T. Utredaren föreslår (s. 21, kap 3.2.1) att Sverige bör avstå från möjligheten att utvidga hamnförordningens tillämpningsområde till att omfatta även andra svenska kusthamnar än de som ingår i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Motiveringen är bland annat att effekten på konkurrensen mellan de hamnar som omfattas av förordningen och de som inte gör det ses som obetydlig samt att det är svårt att hitta en alternativ lämplig avgränsning för vilka



hamnar som ska omfattas än den som förordningen föreslår. Stockholms Hamnar delar inte denna uppfattning då det i Sverige finns utpekade och förtecknade allmänna hamnar. Hamnar som utifrån av Sjöfartsverket bedömts vara av betydelse för allmän samfärdsel.

Sveriges allmänna hamnar är idag 54 stycken. I förteckning över svenska hamnar som ingår i TEN-T nätverket är 22 av dessa allmänna hamnar upptagna, varav 5 respektive 17 stycken är s.k. corehamnar respektive comprehensive hamnar. Särskilt de sistnämnda är av varierande storlek och av Sveriges andra allmänna hamnar finns andra hamnar som har motsvarande storlek men som inte uppfyllt kriterierna för att ingå i TEN-T. Hamnar som med sina geografiska lägen är/kan vara konkurrenter till hamnar ingående i TEN-T nätverket.

För Stockholms Hamnar innebär att förordningen blir tillämplig för samtliga tre befintliga hamnar; Stockholm, Nynäshamn och Kapellskär. Dessa tre hamnar är även allmänna hamnar. För närvarande bygger Stockholms Hamnar en helt ny hamn, Stockholm Norvik Hamn, och i samband med detta har ansökan skickats in till Sjöfartsverket om att Nynäshamns hamns allmänna hamnområde ska utökas för att även omfatta Stockholm Norvik Hamn. Dock har Stockholm Norvik Hamn ännu inte någon status inom TEN-T och kommer heller inte ha detta vid tidpunkten för öppnandet 2020. Med utredarens förslag innebär detta att Stockholm Norvik Hamn inte skulle omfattas av förordningen. En revidering av TEN-T nätet är planerat att ske först 2023. Om utredaren har rätt i sin bedömning skulle detta inte ha någon större betydelse ur konkurrenssynpunkt. Med ett nytt beslut rörande TEN-T skulle dock troligen den nya hamnen i ett senare skede omfattas av hamnförordningen. Revideringen kan ju också innebära att andra hamnar tillförs respektive tas bort från TEN-T förteckningen. Detta medför att hamnar som en period omfattas respektive inte omfattas av förordningen från en dag till en annan har att följa hamnförordningen.

Stockholms Hamnar förordar att förordningen bör gälla samtliga allmänna hamnar för att säkerställa att konkurrensen mellan olika svenska hamnar inte snedvrids. Ett syfte med hamnförordningen är att förbättra konkurrensen mellan hamnar och att då inte omfatta alla allmänna hamnar riskerar att motverka förordningens syfte. Det är olyckligt om olika regler ska gälla för likartade verksamheter på en konkurrenssatt marknad.

### Definitionen av "hamnledning"

I promemorian tar utredaren upp frågan om vem som ska anses utgöra hamnledning respektive hamntjänsteleverantör i hamnförordningens mening, och således definitionen av respektive part (s. 23 kap 3.2.2). Enligt hamnförordningen är hamnledningen det offentliga eller privata organ som har till uppgift att administrera och sköta hamnens infrastruktur samt att svara för samordningen eller ledningen av hamntrafiken och



samordningen av och kontrollen över den verksamhet som operatörerna bedriver i hamnen.

Utifrån denna definition bör det vara bolaget Stockholms Hamn AB som i Stockholm utgör hamnledningen och för Stockholms Hamnar är det för dess fortsatta verksamhet viktigt att ingen annan tolkning görs. Här bör dock påpekas att i Stockholms stad står Exploateringsnämnden formellt som stadens organ för hamnfrågor (*Kommunal författningssamling för Stockholm, 2010:13, Reglemente för exploateringsnämnden*) även om det är bolaget som bedriver den operativa hamnverksamheten. Bakgrunden till detta är att ev. myndighetsutövning åligger kommunen och att denna inte, utan särskilt stöd i lag, kan läggas på ett bolag.

### Obligatoriska hamnavgifter och samråd

En del av hamnförordningen syftar till att skapa transparens avseende framför allt hamnarnas ekonomi och beräkningen av avgifter (hamnavgifter och hamninfrastrukturavgifter).

I förordningen syftar hamnavgifter på de avgifter som hamntjänstleverantörer tar ut medan hamninfrastrukturavgifter motsvarar det som många hamnar idag tar ut kallar hamnavgifter, ofta uppdelat på varuhamnavgift och fartygshamnavgift. Utredaren föreslår att det ska vara obligatoriskt att ta ut hamninfrastrukturavgifter för de hamnar som omfattas av hamnförordningen. Denna skyldighet har utredaren föreslagit ska framgå av den ny lag om allmänna farleder och allmänna hamnar. I denna del av promemorian har utredaren även gjort en tolkning rörande hamnledningens skyldighet att redovisa skillnader i avgifter som är resultat av individuella förhandlingar och bedömt att någon sådan skyldighet inte föreligger. Stockholms Hamnar delar denna uppfattning och uppskattar att utredaren redovisat samma uppfattning.

I hamnförordningen (art 15.1) föreskrivs att hamnledningen ska samråda med hamnanvändare om avgiftsmodeller i de fall ändringar av hamninfrastrukturavgifterna ändras väsentligt. Hamnledningen ska även samråda med hamnanvändare om frågor som hamntjänster på hamnområdet, åtgärder för att förbättra förbindelser med inlandet (järnväg och inre vattenvägar), effektiviteten i administrativa rutiner i hamnen, miljöfrågor, fysisk planering samt säkerhet. I promemorian skriver utredaren att det är upp till medlemsstaterna att avgöra former för samråd samt med vilka parter samråd ska ske. Utredaren gör tolkningen att samråd ska ske med rederier och varuägare och att detta kan ske exempelvis vid höjning av de allmänna hamntaxorna, då detta får anses vara en väsentlig ändring.



Stockholms Hamnar vill här påpeka att de flesta hamnar sannolikt för dialog med sina kunder inför större förändringar. Dock ser Stockholms Hamnar en svårighet för många att samråda med varuägare då hamnarna ofta inte har någon direkt kontakt med varuägare utan dessa snarare är "kundernas kunder". Detta måste således antas gälla endast för de hamnar som har varuägare som direkta kunder. Stockholms Hamnar ser även vissa svårigheter att samråda om förändringarna i hamnavgifter. Stockholms Hamnar förutsätter att årliga indexuppräknningar av avgifter inte anses vara väsentliga ändringar.

### **Farleder och hamnar- ansvarsfördelning mellan stat och hamn**

Stockholms Hamnar välkomnar utredarens förslag att införa en ny lag i syfte att tydliggöra ansvarsfördelningen kopplat till allmänna hamnar och allmänna farleder. Precis som utredaren nämner finns idag olika definitioner av hamnar och hamnområden. Förutom allmänna hamnar finns även t.ex. hamnområden utsedda till riksintresse, hamnområden utifrån hamnskyddsplaner, detaljplaner, fastighetsgränser osv.

Stockholms Hamnar välkomnar utredarens förslag, som blir en följd av förslaget på den nya lagen, att Sjöfartsverket ska se över den förteckning över allmänna farleder och allmänna hamnar som finns i SJÖFS 2013:4. Syftet är att klargöra var gränserna går samt hur ansvaret för "ordnande och underhåll" av farleden är fördelat. Den grundläggande principen bör, enligt utredaren, vara att den allmänna hamnen inte ska utsträckas längre än vad det finns behov av i rådighetshänseende. Utredaren menar att ett sådant klargörande inte är något definitivt ställningstagande i fråga om vem som bär kostnaderna för åtgärderna, utan här måste farledshållaren och hamninnehavaren komma överens.

Det är viktigt att själva gränsdragningen mellan hamnområdet och farleden sker på liknande sett i alla hamnar. Idag har vissa hamnar ett hamnområde som slutar strax utanför kajen medan andra hamnområden sträcker sig längre ut i farleden, här finns anledning att säkerställa att samma förhållande råder i samtliga hamnar för att hamnarna ska kunna konkurrera på lika villkor.

Det är också viktigt att i den översyn som Sjöfartsverket måste göra innan den nya lagen träder i kraft övervägs om alla allmänna hamnar är av sådan betydelse för den allmänna samfärdseln att de även fortsättningsvis ska vara allmänna hamnar. Förutom gränsdragningen gentemot allmän farled kan hamnområdenas utbredning behöva öka eller minskas.

I promemorian framgår att arbetet med översynen av gränserna för allmänna farleder och allmänna hamnar kan komma att medföra ett omfattande arbete för Sjöfartsverket. Förändringar i gränsdragningen kan innebära att Sjöfartsverket i vissa fall får ett utökad ansvar för farleder, som tidigare ingått i hamnområden. Vidare innebär förslaget att det



kan finnas möjlighet att inrätta allmänna farleder till industrihamnar, även om industrihamnen inte kan anses ha betydelse för den allmänna samfärdseln. Inrättande av allmänna farleder i anslutning till industrihamnar skulle i så fall motiveras ur sjösäkerhetsaspekt och för att skapa goda konkurrensmöjligheter att välja fartygstransporter framför väg- och järnväg.

Skulle den nya lagen innebära ett sådant utökat arbete och ansvar för Sjöfartsverket är det, med tanke på Sjöfartsverkets redan mycket ansträngda ekonomi, viktigt att dessa eventuella ökade kostnader inte tas ut på farledsavgifterna. Ett sådant scenario skulle innebära ytterligare ökade kostnader för sjöfarten därmed försämrade konkurrenskraft gentemot andra transportslag, vilket i sin tur går stick i stäv med ambitionen om överflyttning från land till sjöfart. Utredaren påtalar att en ekonomisk-politisk diskussion mellan stat, kommun och näringsliv avseende utveckling av och kostnadsansvar för den svenska farleds- och hamninfrastrukturen kan bli aktuell och att denna fråga bör utredas vidare av Sjöfartsverket. Stockholms Hamnar instämmer i detta och menar att en sådan diskussion även måste ta i beaktande sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra transportslag samt möjligheterna till överflyttning av gods till sjöfarten.

Med vänliga hälsningar

Johan Castwall

VD