



2020-11-16

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Er ref: 20-03845 samt 20-03846
Dnr: 2020-00888/1.1.8

Yttrande över Remiss av förslag till ny avgiftsföreskrift avseende Sjöfartsverkets farledsavgifter (SJÖFS 2019:3) samt Remiss av förslag till ny föreskrift avseende Sjöfartsverkets lotsavgifter (SJÖFS 2019:4)

Stockholms Hamnar har bjudits in av Sjöfartsverket att inkomma med synpunkter i ovan rubricerade remisser med förslag till nya avgiftsföreskrifter avseende farleds- och lotsavgifter, där föreslagna ändringar ämnar träda i kraft under år 2021. Stockholms Hamnar väljer att yttra sig över båda i ett samlat svar. Hamnen har tidigare lämnat synpunkter i frågan om förändrade avgifter och följer i detta yttrande upp och kompletterar dessa synpunkter.

Sjöfartsverkets förslag till nya avgiftsföreskrifter innehåller enligt remissen följande:

- ”1) Inflationsjustering av farledsavgift med 0,3 procent.
- 2) Engångshöjning med fyra (4) procent för att fr o m 2021 fullt ut införa bonus-malus för miljörabatten.
- 3) Slutlig reducering av rabatten (-25 procent eller totalt 4,5 mnkr) för kryssningsfartygens turn-around-anlöp enligt tidigare aviserad plan.
- 4) Slopad fjärrzonsrabatt.
- 5) Ökning av lotsavgiften med 10 procent i enlighet med myndighetens långsiktiga plan att nå full kostnadstäckning för lotsningsverksamheten.
- 6) Några mindre verbala justeringar i föreskrifterna.”

Förändringarna ska enligt förslaget genomföras från och med 1 maj 2021. I detta yttrande beskrivs hur förändringarna påverkar Stockholms Hamnars kunder, sjöfarten och näringslivet i stort.



Stockholms Hamnars Yttrande

Till följd av Coronapandemin står världen mitt i en storskalig och allttjämt oöverblickbar kris. Sjöfarten och besöksnäringen tillhör några av de branscher som blivit extra hårt drabbade. Passagerartrafiken till Stockholms Hamnar har exempelvis kraftigt reducerats under 2020 och ett av rederierna har också beslutat att lägga ner verksamheten.

Stockholms Hamnar välkomnade mot denna bakgrund Sjöfartsverkets tidigare beslut från juni 2020 att, med hänvisning till Coronapandemin, skjuta på de tidigare aviserade avgiftshöjningarna

De nu aktuella förslagen innebär en total avgiftshöjning på drygt 14 procent för farleds- och lotsavgifterna från och med maj 2021. De nya förslagen till avgiftsföreskrifter är visserligen ett verkställande av tidigare aviserade och pausade förändringar. Samtidigt kan Stockholms Hamnar inte se att förutsättningarna för sjöfartsnäringen har blivit mer gynnsamma nu jämfört med läget för några månader sedan.

Vi är fortfarande mitt uppe i en tid där coronapandemin drabbar sjöfarten, och speciellt färje- och kryssningssegmentet, mycket hårt. Alla prognoser för passagerartrafiken på Östersjön visar att återhämtningen kommer att ta lång tid. Det bör också påpekas att det bland annat i Estland förs diskussioner just nu om att farledsavgifterna ska reduceras med upp till 50 procent för att stödja sjöfarten under pandemin. Detta är något som Finland sedan 2015 tillämpar för att stärka konkurrenskraften. Dessutom finns inte farledsavgifter alls i flera länder runt om Östersjön.

Stockholms Hamnars bedömning är att rubricerat förslag till avgiftshöjningar allvarligt försvarar för sjöfarten att bygga upp verksamheten och uppmanar Sjöfartsverket att fortsatt pausa planerade prishöjningar och därmed ompröva förslaget till genomförande av nya avgiftsföreskrifter. Detta med tanke på den svåra situation som många rederier och besöksnäringens företag befinner sig i.

Det är förhoppningsfullt att Sjöfartsverket i remissmissivet själva anger att sjöfarten i nuläget är en hårt prövad bransch, samt att verket har för avsikt att väga in det underlag som remissvaren ger och noga avväga detta mot det svåra ekonomiska läge som myndigheten befinner sig i. Stockholms Hamnar önskar att Sjöfartsverket i den avvägningen särskilt beaktar konsekvenserna för de rederier som har stor andel passagerare och för besöksnäringen i enlighet med nedanstående.



Avgiftshöjningarna riskerar att ytterligare sänka Stockholms hårt pressade besöksnäring

Besöksnäringen i Sverige och Stockholm är hårt drabbad av pandemins effekter. Rådande förbud, restriktioner och stängda gränser har medfört att marknaden blir starkt begränsad och många företag riskerar att gå i konkurs eller tappa stora delar av sin omsättning. Ett normalt år reser drygt 12 miljoner passagerare via Stockholms Hamnar med färjor och internationella kryssningsfartyg. När nu dessa passagerare i hög grad uteblir, drabbas besöksnäringen extremt hårt.

Minskad konkurrenskraft och negativa konsekvenser för färje- och kryssningstrafikens återstart

Till skillnad från många hamnar över hela världen har hamnarna i Stockholm varit öppna under hela pandemin, men tappat hela 70 procent av passagerarna. För att ge förutsättningar för överlevnad för färjetrafiken och på sikt en återhämtning av de volymer som transporterades innan pandemin, ca 11 000 000 passagerare och ca 7 000 000 ton gods på färjorna till Stockholms Hamnar, behövs nationella beslut avseende lättnader snarare än höjda avgifter.

Den för varuförsörjningen och besöksnäringen mycket viktiga färjetrafiken får i och med förslagen till nya avgiftsföreskrifter en ökning på 4,5 % på godspriserna (2020: 2,45; 2021: 2,56) samt 4,3 % på passageraravgiften (2020: 1,84; 2021: 1,92). Detta i ett läge då samtliga färjerederier har stora utmaningar och kämpar för sin överlevnad. Tilläggas bör också att med en glesare trafik, som kan förväntas under åtminstone 2021, får till följd att den rabattstege som råder för beredskapsavgift och farledsavgift kommer att slå kraftigt negativt mot trafiken och göra avgiften per anlop högre.

När det gäller kryssningstrafik räknar Stockholms Hamnar i år med 29 anlop från internationella kryssningsfartyg, till skillnad mot säsongen 2019 då siffran var 281 anlop varav 74 stycken så kallade turn-around (T/A). Stockholms Hamnar arbetar med en återstart av kryssningstrafiken på lång sikt, men uppskattar i nuläget att först år 2022 vara tillbaka på 75 procent av antalet anlop från år 2019, för att förhoppningsvis under år 2023 vara tillbaka på 2019 års antal anlop. Detta är dock högst osäkert med anledning av pandemins fortsatta påverkan på samhället.

Generellt får kryssningsfartyg tio procent högre lotsavgift samt 4,3 procent ökad farledsavgift. Noterbart är att de kryssningsfartyg som gör turn-around i Stockholm får en höjning på 21 procent inkluderat den sista utfasningen av turn-around-rabatten. Detta har på fyra år fått effekten av att turn-around-anlöpen blivit nästan 100 procent dyrare. Utfasningen av rabatten för turn-around-anlöpen påverkar Stockholm som attraktiv turn-around hamn. Förändringar innebär att kryssningstrafiken till Stockholm, en av de mest



populära destinationerna i Östersjön, drabbas hårt och konkurrenskraften för Stockholm som destination försämras. Detta påverkar Stockholms besöksnäring med bland ett minskat antal gästnätter och minskad konsumtion då turn-around passagerarna är de kryssningspassagerare som bidrar mest till den regionala ekonomin överlag.

Med dessa höjningar bedömer Stockholms Hamnar att den prognostiserade återstarten riskerar att skjutas på framtiden. Rederierna är hårt drabbade av pandemin och ytterligare pålagda kostnader riskerar att leda till minskad vilja att anlöpa Stockholm. Uteblivna anlöp drabbar inte bara Stockholms besöksnäring och hamnens verksamhet utan dessutom Sjöfartsverkets inkomstmöjligheter inom detta område. För hamnens egen del försvåras möjligheten att finansiera omställningen mot en mer hållbar sjöfart och angelägna investeringar i elanslutning av färjor och kryssningsfartyg i hamn.

Kostnadsökningar minskar möjligheter till en överflytt från väg till sjö

Förslagen på höjda farleds- och lotsavgifter innebär konsekvenser i form av kostnadsökningar för sjöfarten, vilket överlag försämrar sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag. Det i sin tur försvårar överflyttningen av gods och passagerare från land till sjö, vilket är tvärt emot regeringens ambitioner och målsättningar om överflyttning. I detta sammanhang vill Stockholms Hamnar särskilt uppmärksamma de aktuella planerna på att få igång en inlandssjöfart genom den så kallade ”Mälarpendeln” mellan Stockholm Norvik Hamn och de strategiskt placerade Mälarhusarna i Västerås och Köping. Att få igång en sådan satsning tillsammans med Hutchison Ports Stockholm, Mälarhusarna och Wallenius Marine är i hög grad beroende av att hamn- och farledsavgifter kan hållas på en låg nivå.

Introducera ESI som komplement till CSI när det gäller farledsavgifterna

Stockholms Hamnar har i tidigare remissvar välkomnat föreslagna förändringar av miljörabatter och går av detta skäl inte in på detta närmare i detta svar. Sjöfartsverkets förslag på ett bonus-malus-upplägg som premierar fartyg med bra miljöprestanda och låter ”förorenaren” betala är en väl etablerad och rimlig princip inom miljöområdet.

I detta sammanhang vill Stockholms Hamnar betona vikten av långsiktigt hållbara och förutsägbara spelregler och förutsättningar för alla aktörer och att det är angeläget med en ensning av vilka index som bör användas. Utmaningen i Sjöfartsverkets rubricerade förslag ligger i att miljörabatten endast är kopplad till CSI, som är ett smalt (framförallt svenskt) index vilket de flesta internationella fartyg inte är anslutna till trots att de kan ha en bra miljöprestanda. Stockholms Hamnar önskar därmed att Sjöfartsverket överväger att introducera ESI som komplement till CSI när det gäller farledsavgifterna. Detta skulle göra situationen bättre för de internationella kryssningsfartygen eftersom fler av dem är



anslutna till ESI. Något som i förlängningen också skulle öka Stockholm och Sveriges konkurrenskraft som kryssningsdestination.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Med vänliga hälsningar

Thomas Andersson, vd