



2021-10-04

Sjöfartsverket  
601 78 Norrköping

sjofartsverket@sjofartsverket.se

Er ref: 21-02333 samt 21-02334  
Dnr: SH 2021/606-1

## Yttrande över Remiss av förslag till Sjöfartsverkets föreskrifts- och avgiftsändringar inför 2022, gällande 21–02333 avseende farledsavgifter samt 21–02334 avseende lotsavgifter

Stockholms Hamnar, nedan kallat Bolaget, 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 2022. 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 föreskrifts- och avgiftsändringar innehåller enligt remissen följande:

Sjöfartsverket föreslår en höjning av farledsavgifter med 9,1 procent (motsvarande cirka 92 mnkr). Motivet till höjningen av farledsavgiften är att ta höjd för myndighetens kostnader (motsvarande 1,1 procent) och för att täcka utgifterna för miljöincitament (motsvarande 8 procent). Sjöfartsverket föreslår att höja lotsavgifterna med 10 procent (vilket beräknas motsvara en intäktsökning om cirka 60 mnkr för 2022). Därtill föreslås ändringar i taxa för isbrytning, taxa för fartyg på Trollhätte- och Södertäljekanal samt ändringar i föreskrift om statens isbrytningsverksamhet.

Förändringarna ska enligt förslaget genomföras från och med 1 januari 2022. I detta yttrande beskrivs hur förändringarna påverkar Stockholms Hamnars kunder, sjöfarten samt näringslivet i stort.

## Stockholms Hamnars Yttrande

Bolaget konstaterar inledningsvis att Sjöfartsverket under en längre tid höjt lots- och



farledsavgifterna, förutom under 2021 då höjningarna pausades med anledning av coronapandemin. Bolaget välkomnade tidigare besked från Sjöfartsverket om att inte höja avgifterna under 2021.

Till följd av pandemin tillhör sjöfarten och besöksnäringen några av de branscher som blivit extra hårt drabbade. Passagerartrafiken till Stockholms Hamnar har exempelvis kraftigt reducerats under både år 2020 och 2021. Givet den situation besöksnäringen, sjöfarten och näringslivet i nuläget befinner sig i anser Bolaget att förslaget till avgiftshöjningar inte heller bör genomföras under 2022. Vad Bolaget förstår har dessutom förslaget om höjda avgifter tagits fram utan vetskap om den satsning som regeringen aviserade den 6 september gällande transport- och infrastruktursatsningar i höstens budgetproposition och de signaler regeringen skickade vid det tillfället, inte minst rörande farledsavgifterna. Bolaget anser att Sjöfartsverkets behov av ökade medel istället för höjda avgifter måste täckas av bland annat ökad statlig finansiering och anslag. Detta för att möjliggöra att lots- och farledsavgifter på sikt kan reduceras för sjöfarten.

### **Minskad konkurrenskraft och negativa konsekvenser för färje- och kryssningstrafikens återstart och uppbyggnad**

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, cirka 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.

Under pandemin har sjöfarten och framförallt färjenäringen drabbats mycket hårt av de restriktioner som samhället har tvingats till för att minska smittspridningen. De nya förslagen till avgiftsföreskrifter är visserligen ett verkställande av tidigare aviserade och pausade förändringar, men alla prognoser för passagerartrafiken på Östersjön visar att återhämtningen kommer att ta lång tid. Bolagets bedömning är att rubricerat förslag till avgiftshöjningar allvarligt försvårar för sjöfarten att återstarta och återuppbygga verksamheten.

Bolaget uppmanar därmed Sjöfartsverket att fortsatt skjuta upp planerade prishöjningar och återigen ompröva förslaget till genomförande av nya avgiftsföreskrifter, för att underlätta den återhämtning efter pandemin som krävs. Detta med hänsyn till den svåra situation som många rederier och besöksnäringens företag befinner sig i.



## 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 även försämrar sjöfartens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag.

Det finns politiska ambitioner att stärka sjöfartens konkurrenskraft, vilket konkret kan bidra till mer klimatsmarta transporter och att nyttja de infrastrukturella resurserna på ett mer hållbart sätt. Sjöfartsverkets förslag om att ytterligare höja avgifterna motverkar de politiska ambitionerna om överflyttning från land till sjö, där förslag till höjda avgifter belastar sjöfarten ytterligare och går tvärt emot de politiska ambitionerna om både mer gods och passagerare på sjö. Det bör i sammanhanget påpekas att Finland sedan 2015 halverat sina farledsavgifter för att stärka konkurrenskraften. Dessutom finns inte farledsavgifter alls i flera länder runt om Östersjön.

Stockholms rankas som en av Europas mest hållbara städer och det är av största vikt att näringslivet fortsatt ges möjlighet att investera i hållbara transporter i regionen. För Bolagets möjlighet att nå högt uppsatta miljömål är det dessutom värdefullt att regeringen gått in och stöttat överflytten av gods från land till sjö i form av bland annat ekobonus. Tre av fyra utvalda projekt under 2021 tillföll Stockholmsregionen. Detta har möjliggjort för Bolaget att tillsammans med kunder hitta nya linjer och möjligheter att förbättra upplägg för sjötransporter som avlastar det svenska vägnätet och minskar utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser. För Bolaget blir de positiva faktorerna med ekobonusen dock motverkade av att staten via Sjöfartsverket då i andra änden beslutar att fortsatt höja avgifterna, vilket riskerar dessa positiva satsningar.

Bolaget arbetar även långsiktigt med ambitionerna om att få igång en inlandssjöfart bland annat mellan Stockholm Norvik Hamn och de strategiskt placerade Mälarhamnarna i Västerås och Köping. Att få igång en sådan satsning är i hög grad beroende av att hamn- och farledsavgifter kan hållas på en låg nivå. Planer för trafik på inre vattenvägar är ett för Bolaget prioriterat område som drabbas oproportionerligt hårt av höjda avgifter.

Stockholm Norvik Hamn fungerar som en strategisk nod för multimodala transporter, digitalisering och automatisering. Hamnen består av ett helt nytt transport- och logistiksamhälle med toppmodern infrastruktur, däribland nylagd järnväg. De fyra kilometer långa järnvägsspåren kopplar samman Stockholm Norvik med hela Sveriges järnvägsnät. Även järnvägen är ett miljöalternativ där Bolaget vill passa på att lyfta de kopplingar som kan göras mellan sjöfart och järnväg. Den av regeringen prioriterade satsningen på tåg kan även kopplas till att få ut mer av sjöfarten.



Bolaget vill betona att en satsning på den nationella godstransportstrategin och en överflytt från land till sjö är av högsta prioritet för att uppnå högt uppsatta miljömål både nationellt och inom EU.

### Självexaminering av lotsar

Angående förslagen rörande lots ser Bolaget det i grunden som en positiv utveckling för framför allt färjerederierna att de framöver själva ska kunna ansöka om att examinera nya ”linjelotsar” för sina fartyg. Detta istället för att Sjöfartsverket examinerar genom att deras lotsar utför detta till kostnad av vad en vanlig lotsning kostar för den farled som dispensen rör. Det är viktigt att detta i praktiken leder till en kostnadseffektivisering för de rederier som ansöker och beviljas dispens. Faktum kvarstår att de generella lots- och farledsavgifterna fortsatt är höga och enligt förslaget i rubricerad remiss, blir än högre.

Slutligen, Bolaget har i upprepade remissvar till Sjöfartsverket påpekat att höjningarna av lots- och farledsavgifterna dels riskerar att underminera de politiska ambitionerna om en överflytt av gods från land till sjö, minska sjöfartens konkurrenskraft och skapa negativa konsekvenser för färje- och kryssningstrafikens återstart och återuppbyggnad. Dessutom riskerar förslagen till avgiftshöjningar att ytterligare sänka Stockholms hårt pressade besöksnäring.

Detta ärende har inte behandlats av Stockholms Hamnars styrelse.

För Stockholms Hamn AB

Med vänliga hälsningar,

Thomas Andersson  
vd