

Ostkusthamnar i samverkan

Norrköpings Hamn och Stuveri, Mälarhamnar, Stockholms Hamnar, Gävle Hamn, Kalmar Hamn
Oxelösunds Hamn, Hargshamns Hamn, Södertälje Hamn, Umeå Hamn, Piteå Hamn

Förslag till ny avgiftsmodell för farledsavgifter

Som Sjöfartsverket nämner är sjöfarten idag en konjunkturkänslig bransch där både mängden gods och antalet anlöp påverkas av det ekonomiska läget. Samtidigt är Sjöfartsverket – till skillnad från Trafikverket – en brukarfinansierad myndighet. Denna struktur utgör ett hinder för sjöfartens möjligheter att bidra till ekonomisk tillväxt, ett robust svenskt transportsystem samt att uppnå klimatmålen. Sjöfarten behöver avsevärt förbättrade villkor för att kunna bidra till ett hållbart transportsystem i Sverige.

Regeringen klargjorde i proposition 2005/06:160 att alla transporter ska ansvara för sina samhällsekonomiska kostnader. Trots detta råder skilda villkor för de olika transportslagens samhällsekonomiska kostnader och finansiering av infrastrukturen. Farleds- och hamnavgifter gör att sjöfarten står för i stort sett hela kostnaden av sin egen infrastruktur. Sjöfarten står även för nyinvesteringar och fasta drifts- och underhållskostnader. Järnvägstrafiken, å andra sidan, står i princip inte för några underhållskostnader, ny- eller reinvesteringar.

Ostkusthamnar i samverkan menar att Näringsdepartementet i samarbete med riksdagens trafikutskott i första hand bör skapa förutsättningar för mer stabila intäkter till Sjöfartsverket genom att anslagen till myndigheten kraftigt ökas. Först efter att det beslutats hur stor del av kostnaderna som brukarna av respektive transportslag ska bära är det intressant att diskutera hur kostnaderna fördelas – alltså vilken avgiftsmodell som ska tillämpas och vad den ska innebära.

Ostkusthamnar i samverkan vill med detta som bakgrund kommentera Sjöfartsverkets förslag till ny avgiftsmodell enligt följande:

SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR ATT FLYTTA GODS FRÅN LANDINFRASTRUKTUREN TILL SJÖN

Järnvägens trafikstörningar och flaskhalsar kostar näringslivet miljardbelopp varje år samtidigt som lastbilarna trängs på vägarna och står för en stor del av koldioxidutsläppen. FN:s livsmedels och jordbruksorganisation (FAO) skriver att när ett ton varor ska fraktas en kilometer släpper flyg ut 540 g koldioxid och en lastbil 50 g. Motsvarande siffra för ett fartyg är 15 g. För miljöns, ekonomins och effektivitetens skull bör en större andel av godset flyttas över till sjön där vattnet står för en nästintill obegränsad infrastruktur. För att sjöfartens andel av den nationella godsmängden ska öka är det viktigt att minska tröskeeffekterna för nya anlöp. Sjöfartsverket bör skapa

Ostkusthamnar i samverkan

Norrköpings Hamn och Stuveri, Mälarhamnar, Stockholms Hamnar, Gävle Hamn, Kalmar Hamn
Oxelösunds Hamn, Hargshamns Hamn, Södertälje Hamn, Umeå Hamn, Piteå Hamn

incitament både för rederier och för industrin att testa nya lösningar för transporter på sjön. Ett viktigt led i detta är exempelvis att anslagsfinansiera isbrytningen, vilket idag är en stor kostnadspost för Sjöfartsverket. Det vore ett naturligt steg på vägen för att få till stånd konkurrensneutralitet mellan transportslag.

Att minska den godsbaserade avgiften till förmån för högre avgift på fartygets bruttodräktighet leder till att branschens möjligheter att testa nya lösningar minskar. Det blir ekonomiskt ofördelaktigt att lägga till fler anlöp under fraktresan, vilket i sin tur ökar längden för lastbilstransporterna och därmed utsläpp, vägsitage, olycksrisker och behov av ytterligare investeringar. Att godset fraktas en större del av resan via lastbilar motverkar en ökad kustsjöfart såväl som en ökad närsjöfart med fler hamnar i rederiernas Europaslingor.

Störst potential att nå en överflyttning av gods från landtransportmedel till sjöfart har det lågvärdiga godset, vilket huvudsakligen transporteras i bulk- och torrlastfartyg. Därför är det fördelaktigt att det lågvärdiga godset har en lägre farledsavgift per ton jämfört med annan last.

GYNNA KORTSJÖFARTEN

Trafiken till och från flera svenska hamnar går inom SECA-området och kommer därför att drabbas av högre kostnader i och med införandet av svaveldirektivet den 1 januari 2015. Trafiken längs ostkusten blir mest drabbad eftersom det är den längsta sträckan inom SECA. Utan åtgärd eller incitament kommer detta att leda till fler transporter på landsväg och järnväg. De statliga farledsavgifterna bör därför utformas så att de i större utsträckning gynnar kort- och kustsjöfart.

TA BORT AVGIFTSREDUKTIONEN FÖR FJÄRRZONSLINJER

Avgiftsreduktionen för så kallade fjärrzonslinjer bör tas bort. En sådan reduktion leder till en snedvriden konkurrenssituation och är enbart en kvarleva av en sjöfartslinjestruktur som var aktuell för 20 år sedan.

Vi välkomnar att förslaget tar upp begreppet "per linje". Om Sjöfartsverket genomgående använde sig av begreppet "per linje" istället för "unika fartyg" skulle rederierna kunna optimera nyttjandet av sin flotta i högre utsträckning än idag. Detta skulle då möjliggöra ett ökat antal anlöp och kostnaderna för kunderna skulle minska.

LÄGRE BRUTTOAVGIFT FÖR RORO-FARTYG

Ostkusthamnar i samverkan är positiva till att det införs en lägre avgift per bruttoenhet för roro-fartyg. Dagens system missgynnar denna typ av fartyg på grund av dess

Ostkusthamnar i samverkan

Norrköpings Hamn och Stuveri, Mälarhamnar, Stockholms Hamnar, Gävle Hamn, Kalmar Hamn
Oxelösunds Hamn, Hargshamns Hamn, Södertälje Hamn, Umeå Hamn, Piteå Hamn

konstruktion. Vi skulle gärna se en användning av fartygets bredd i förhållande till längd som avgiftsgrundande mått, då reduktionen skulle bli högre och mer rättvis.

INRE VATTENVÄGAR

Sveriges riksdag har beslutat att införa EU:s regler för inre vattenvägar. För att gynna initiativet bör Sjöfartsverket ges möjlighet att stödja detta genom att helt avgiftsbefria alla fartyg som är klassade enligt IWW, åtminstone under en längre introduktionsperiod.

Detta skulle tydligt indikera att inlandssjöfart är något önskvärt.

Sjöfarten är avgörande för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Med EU:s längsta kuststräcka finns möjligheter som idag begränsas av skillnader mellan trafikslagets olika villkor. Vi ser fram emot en fortsatt dialog kring hur förutsättningarna kan förändras.

OSTKUSTHAMNAR I SAMVERKAN

Fredrik Svanbom, vd Gävle Hamn AB

Curt Nilsson, vd Hargs Hamn AB

Patrik Åman, vd Norrköpings Hamn och
Stuveri AB

Carola Alzén, vd Mälarhamnar AB

Erik Froste, vd Södertälje Hamn AB

Erik Zetterlund, vd Oxelösunds Hamn AB

Curt Kristoffersson, vd Umeå hamn

Ulrika Nilsson, vd Piteå hamn

Mats Gustafson, Kalmar Hamn