



Diarienummer N2015/4305/TIF

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## **Remissyttrande ”Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018 – 2029, Sjöfart”**

*Sveriges Hamnar är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportföretagen. I dag har förbundet 57 anslutna företag med totalt ca 3.800 anställda.*

Sveriges Hamnar har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerade inriktningsunderlag och har följande övergripande synpunkter på underlagsrapporten ”Sjöfart”. Vi hänvisar vidare till remissyttranden från Transportföretagen och från enskilda hamnföretag.

Nedan återfinns kommentarer från Sveriges Hamnar på rubricerad underlagsrapport.

### **Allmänt**

Sveriges Hamnar vill inledningsvis rikta ett stort tack till Trafikverket för en mycket gedigen underlagsrapport om sjöfarten! Vi anser det väldigt positivt att Trafikverket tydligt lyfter fram sjöfarten som ett alternativ till landinfrastrukturen. Sveriges Hamnar fick möjlighet att lämna inspel inför arbetet med att ta fram underlagsrapporten inledes. Tyvärr sammanföll detta med semestrar o.s.v. så vår input var klart begränsad. Detta till trots har Trafikverket och dess kontaktperson Niklas Hermansson lyckats få fram sjöfartens situation mycket väl vilket imponerar.

Initialt vill förbundet även poängtera att vi till fullo instämmer i Trafikverkets bedömning om att nya höghastighetsbanor på järnvägen inte kan rymmas inom den normala infrastrukturen för planperioden.



## Om utpekade hamnar

Sveriges Hamnar vill understryka det faktum att marknadskrafterna har stor betydelse för vilka hamnar som finns i dagsläget. En hamn som inte har några kunder kommer inte att överleva. Detta till trots har regeringen valt att peka ut ett antal centrala hamnar i Sverige (se fig)



Vad det innebär att vara en utpekad hamn i Sverige och vad det innebär att inte vara en utpekad hamn vet vi i dagsläget inget om. Precis som Trafikverket skriver i underlagsrapporten görs statliga infrastruktursatsningar utifrån deras bidrag till långsiktig hållbarhet och samhällsekonomisk effektivitet. Utpekandet skapar därmed oro bland hamnbolagen kring vad det egentligen innefattar och det behöver definieras.

## Om kapacitetsbrister i sjöfartssystemet

Som Trafikverket mycket riktigt påpekar visar prognoser att sjöfartens andel av det totala transportbehovet kommer att öka markant. Viktigt att poängtera i den frågan är dock att detta inte per automatik kommer att innebära fler anlöp i hamnarna. Den utveckling vi redan idag kan se är att fartygen blir allt större och att fyllnadsgraden ökar. Generellt sett har fartygen ungefär fördubblats vart 10 år och den trenden kommer sannolikt att fortsätta.

Att införa regler för farledshållare verkar vara en stor utmaning och bör prioriteras. Vad som är än viktigare är att definiera hamnområdesgränserna. Sveriges Hamnar har påpekat vikten av att definiera dessa gränser, under flertalet år, utan resultat. I dagsläget finns det bland annat ingen rättvisaspekt i hur stort hamnområdet är för olika hamnbolag.

## Påverkansfaktorer

Sveriges Hamnar anser att det ska ställas stränga krav på sjöfartens miljöpåverkan. Dessa krav bör dock införas konkurrensneutralt. Att införa regler som endast gäller i mycket små delar av världshaven ger dels ringa effekt och dels en osund konkurrens. SECA-reglerna som exempel bör snarast inrättas i hela EU. Detsamma gäller Helcoms regler om no special fee för avfall som i dagsläget endast Sverige följer. Systemet leder till snedviden konkurrens mellan svenska och utländska hamnar. I Sverige tillämpas HELCOM och dess no special fee system strikt. Det innebär att ett fartyg väntar med avlämningen, när det är möjligt, till det man anlöper en svensk hamn, om man i föregående hamnar får betala i direkt form. Svenska hamnar är även skyldiga att inom no special fee ta emot all den mängd avfall ett fartyg vill



lämna även om fartyget inte har uppfyllt sin skyldighet om obligatorisk avlämning i föregående hamn. Till och med när det är uppenbart att avfallet inte genererats av det fartyg som vill lämna avfallet i svensk hamn, utan avfallet har läktrats över från annat fartyg.

I övrigt måste de svenska hamnbolagen anses vara en föregångare vad det gäller att minska sjöfartens miljöpåverkan. Sverige var först ut i världen med att erbjuda landström och tillämpar miljödifferenterade hamnavgifter för att nämna två viktiga exempel.

Hamnarna och sjöfarten erbjuder ett miljövänligt transportalternativ, och är på så sätt en viktig del av företags ambitioner att minska sin miljöpåverkan. Trots att en stor andel av Sveriges import och export transporteras med fartyg svarar sjöfarten endast för 11 procent av Sveriges koldioxidutsläpp. Hamnarna gör mycket omfattande egna investeringar i miljövänliga lösningar som ytterligare bidrar till att nå de svenska klimatmålen.

### **Åtgärder för långsiktig utveckling av sjötransportsystemet**

I underlagsrapporten står att Trafikverket angett att nivån 100 Mkr i FoI-pengar till Sjöfartsverket möjligtvis kan tillgodoses under nästa planperiod förutsatt att en väsentlig ökning av det samlade FoI-anslaget ökar. Sveriges Hamnar anser att detta är en mycket olycklig kommentar då alla inser behovet och värdet av ökat anslag till Sjöfartsverket. Nivån 100 Mkr måste anses vara ett minimum även med dagens anslag.

### **Varuägarnas val och Varför sker inte en överflyttning från land till sjö?**

Vad det gäller de val som styr varuägarnas val av transportlösning är transportkostnaderna väsentliga även om andra faktorer även har stor betydelse. Just det faktum att Sverige, som i princip enda land i världen, har farledsavgifter är en avgörande negativ faktor för överflyttning av gods från väg till sjöfart. I Finland har man halverat farledsavgifterna, som ett resultat av SECA-beslutet och för nu en diskussion om att helt ta bort dessa.

Den genomsnittliga transportkostnaden för en 40' container består ungefär till 50 % av rederiets kostnader (inklusive bränsle, mäklare osv) samt 40 % av hamnens kostnader. Därutöver ligger ungefär 10 % farledsavgifter. Dessa 10 % utgör således kostnader som inte finns i andra länder eller för andra transportslag. Kostnader för rederi och hamn finns i alla länder men inte farledsavgifter.

Sveriges Hamnar anser att bristen på konkurrensneutralitet, genom att sjöfarten finansieras av farledsavgifter, mellan länder och transportslag är ett hinder för att gods ska flytta från väg till sjö. Förbundet anser därmed att statens viktigaste utmaning är att minska farledsavgifterna om de ambitiösa intentionerna att öka godsvolymer till sjöss ska kunna ske. En första åtgärd är att isbrytningen inte ska bekostas via farledsavgifter utan ur statskassan. Av likabehandlings- och konkurrensskäl tycker vi inte att sjöfarten själv ska bekosta framkomlig sjöväg. Kostnader för vinterväghållningen bekostas idag inte av åkerier och järnvägsoperatörer.

Staten bör vara den som står för en basfinansiering för att garantera en tillförlitlig svensk export och import under årets alla månader och inte minst bör den regionalpolitiska betydelsen beaktas. Riksdagen har fattat beslut om att isbrytningen ska bekostas ur statskassan under perioden 2014-2016. Detta som en kompensation för strängare regler kring svavelutsläpp i Östersjön som leder till försämrade konkurrenskraft för sjöfarten på de svenska



hamnarna. Viktigt att poängtera är även att vi ännu inte fullt ut sett konsekvenserna av beslutet om strängare regler kring svavelutsläpp i Östersjön. Anledningen till det är att beslutets införande sammanföll med väldigt låga oljepriser generellt.

**Vad kan staten göra så att en överförflyttning sker?**

Avgörande för vad staten kan göra för att en överförflyttning sker är sänkta farledsavgifter. Precis som underlagsrapporten beskriver måste även hamnföretagen vidta åtgärder för att modernisera gällande kollektivavtal på stuveriområdet (de nuvarande skrevs 1974). Detta kan dock inte ske utan medverkan av våra fackföreningar. Sveriges Hamnars problem i denna fråga är att vi idag endast köper ”halv fredsplikt” eftersom vi inte tecknar kollektivavtal med Hamnarbetarförbundet (utbrytarfack) utan endast med Transportarbetarförbundet (LO). Den ”svenska modellen” med två avtalsparter som förhandlar med varandra fungerar således inte för hamnbolagens stuverianställda.

Avslutningsvis vill Sveriges Hamnar påpeka att vi är positiva till att införa ekonomiska styrmedel som styr bort från vägtransporter till sjöfart och järnväg samt skapar möjligheter för ökade satsningar på infrastruktur. Det får samtidigt inte innebära ökade transportkostnader för svensk industri.

Stockholm 2016-02-25

För Sveriges Hamnar

Mikael Castanius  
Branschchef