

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
n.registrator@regeringskansliet.se

marie.egerup@regeringskansliet.se

Remissyttrande

N2017/03200/SUBT

Göteborg 2018-03-21

Remiss avseende Promemoria Vissa farleds- och hamnfrågor

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har fått möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad remiss och önskar framföra följande;

Sammanfattning

- FSS noterar och välkomnar övergripande syftet med Hamnförordningen, bl.a. ökad konkurrenskraft för både industrin och sjöfart.
- FSS önskar att VTS-tjänst inkluderas som tjänst samt att lotsning ej exkluderas.
- FSS ser möjligheter att genom Hamnförordningen skapa nationellt samråd för vissa avgifter i syfte att stimulera både miljöeffektivare och mer närsjöfart.
- FSS är av uppfattningen och föreslår att Transportstyrelsen får ansvaret att utöva tillsyn, inte bara på systemnivå.

Syftet med förordningen (EU) 2017/352

FSS uppfattar att det övergripande syftet med (EU) 2017/352 (Hamnförordningen) är att långsiktigt öka den europeiska industrins konkurrenskraft och öka antal jobb inom unionen. För att lyckas med detta, är det centralt att öka effektiviteten och hållbarheten inom hela transportkedjan. I Hamnförordningen, men även i en rad andra skrivelser på både EU och svensk nivå, utpekas speciellt konkurrenskraften för "short sea shipping". Hamnarnas roll är helt avgörande både i att uppfylla syftet med Hamnförordningen och i arbetet att ta tillvara på sjöfartens möjligheter att komplettera och avlasta övriga trafikslag.

Det direkta syftet med Hamnförordningen är att förenkla tillträdet till marknaden för hamntjänster och att förbättra kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds de aktörer som nyttjar hamnar. Speciellt nämns att konkurrenssituationen för närsjöfarten skall öka samt integrationen mellan järnväg, inre vattenvägar och väg skall förbättras. En av flera aktiviteter för att uppnå detta, är förenklingen av det administrativa arbetet i samband med ett hamnanlöp. FSS noterar, och ser framförallt en möjlighet, genom transparensen på vissa avgifter samt samrådet med hamnanvändare.

Förordningens tillämpningsområde

I förordningen föreslås Medlemsländerna i första hand implementera dessa regler för TEN-T hamnarna. Skälet till denna avgränsning uppfattas vara att inte administrativt belasta alla hamnar. Utredaren stödjer denna avgränsning dessutom med motivet att många hamnar i Sverige är kommunala och därför omfattas av regler för upphandlingar samt stötsstöd. FSS önskar dock, i likhet med Sveriges Hamnar, att Hamnförordningen så långt som praktiskt möjligt omfattar samtliga allmänna hamnar. De skäl FSS vill framföra att Sverige utnyttjar möjligheten i Hamnförordningen att inkludera fler hamnar än de TEN-T klassade framgår nedan.

Typ av tjänst som inkluderas

Vid sidan av de tjänster som räknas upp, föreslår FSS att även isbrytning och, vad som kan sägas motsvara, VTS-tjänst inkluderas.

Idag är det så att hamnarna ansvarar för isbrytning i hamnområdet och statsisbrytarna ansvarar för isbrytningen utanför hamnområdet. Vidare föreslår FSS att även VTS-funktionen inkluderas. Om benämningen VTS är riktigt korrekt kan diskuteras, men från ett fartygs- och logistikperspektiv finns idag motsvarande VTS-funktioner i vissa hamnar som, enligt vår uppfattning, har en stor betydelse för en hög sjö-/farledssäkerhet och bidrar till nödvändigt logistikflöde.

Beträffande lotsning, är FSS av uppfattningen att det skall anses vara en tjänst som inkluderas (ej exkluderas). Lotsning kan beskrivas bestå av delarna kommunikation, navigering och manövrering. Modern teknik ombord på allt fler fartyg och i land ökar fartygens förmåga att säkert färdas (navigera) i farleder. Vi ser en tydlig utveckling att utnyttja teknik för att förenkla kommunikationen i samband med fartygs hamnanlöp. Däremot vad gäller manövrering, noterar vi att Sjöfartsverket ser ett ökat behov av assistans ombord av lots på vissa fartyg. Detta gör sammantaget att FSS ser en möjlig utveckling där tidigare ordning i Sverige, och en inte helt ovanlig ordning idag i många europeiska hamnar, att hamnlotsning åter kan bli aktuellt. FSS är medvetna om att denna fråga kan synas ligga långt ifrån denna remiss om Hamnförordningen, men vi anser att exkludera tjänsterna lotsning och inte inkludera VTS i Hamnförordningen är att bygga in ett onödigt hinder för den utveckling som de facto pågår. Vi uppfattar också att Kommissionen gör skillnad på "deep sea pilotage" som självklart exkluderas medans lotsning och VTS-tjänsterna inkluderas. Vi uppfattar stöd för detta i artikel 2 (8) "pilotage" means the guidance service of a waterborne vessel by a pilot or a pilotage station".

FSS delar utredarens syn på att elström till batteridrivna fartyg kan inkluderas i begreppet bunkring som i sin tur är en tjänst. Vad gäller bunkring generellt, har FSS en fråga kring om detta endast avser bunkring vid kaj.

Hamntjänster

FSS delar utredarens förslag att inte tvinga hamnar att upphandla bogserbåtar med svensk flagg. Det perspektiv FSS dock vill påminna om är det arbete som pågår i Sverige att bygga upp den civila beredskapen i händelser av orostider. I sådant läge har hamnarna givetvis en helt avgörande roll för att Sverige i någon utsträckning fortsatt skall fungera. Bogserbåtarna är viktiga, också som isbrytare. För att något beakta detta försvarsperspektiv samt att ta fasta på ett av de övergripande syftena med Hamnförordningen, att öka antalet europeiska arbetstillfällen, föreslår FSS att krav i vart fall ställs på att bogserbåtarna har någon europeisk flagg.

Hamnverksamhet

FSS välkomnar speciellt att Hamnförordningen inkluderar fartygsgenererat avfall och lastrester. Svenska hamnar och svenska rederier har kommit mycket långt i samarbetet att uppnå EUs nollvision om negativ påverkan i luft och vatten från sjöfarten. Men även om vi kommit långt i detta arbete, ser vi skillnader mellan hur hamnar tillämpar dessa regler. FSS vill här peka och hänvisa till vårt genom Miljö- och klimatansvarige, Fredrik Larsson, remissyttrande på "Europeiska Kommissionens förslag på nytt direktiv för mottagning av avfall från fartyg" (N2018/00571)

- *Föreningen Svensk Sjöfart ser positivt på förslaget om ökad insyn i hamnarnas kostnadsstrukturer vilket borgar för säkerställandet av ett resurseffektivt och ändamålsenligt nyttjande av de medel som mottagningsanläggningen tar in genom avgifter från fartygen.*
- *Föreningen Svensk Sjöfart anser, i likhet med förslaget, att ytterligare harmonisering på EU-nivå är nödvändig för att undvika en mängd olika policyer i hamnar för avlämning av avfall från fartyg och för att säkerställa lika konkurrensvillkor för både hamnar och hamnanvändare.*
- *Vi delar uppfattningen att ett förenklat och därför mer harmoniserat genomförande av de olika skyldigheterna på EU-nivå kommer att öka konkurrenskraften och den ekonomiska effektiviteten i sjöfartssektorn, samtidigt som grundläggande villkor i hamnar säkerställs. Detta skulle innebära, som det beskrivs i underlaget till nytt direktiv, att man kan undvika negativa effekter såsom "shopping" för att hitta mottagningsanordningar i hamn, där fartyg behåller sitt avfall ombord till dess att de kan avlämna det till den hamn där det är ekonomiskt mest fördelaktigt. En annan sida av myntet, sett från fartygets perspektiv, är att man undviker fenomenet med att mottagningsanordningar "tävlar" i att tillhandahålla sämsta möjliga förutsättningar att lämna avfall för att på så vis undkomma att ta emot avfall.*

Den andra synpunkten och förslaget FSS önskar framföra under denna rubrik i Promemorian gäller miljödifferenterade hamn(infrastruktur-)avgifter. Ett antal mycket proaktiva och konkreta åtgärder har gjorts under åren. Trepartsöverenskommelser om miljödifferenterade farleds- och hamnavgifter och ökat användande av landansluten el samt, under de senaste åren och med enskilda hamnar, överenskommelser om s.k. Early Movers rabatter. Svensk sjöfartsnäring har kommit mycket långt i omställningsarbetet och vi är i vissa delar världsledande. Men för att fortsätta stimulera denna utveckling, är det ett starkt önskemål från FSS att delar av hamnavgifterna blir miljödifferenterade och att denna miljöstyrning blir gemensam. I dialog med enskilda hamnar noteras en oro att om hamn A inför miljödifferentering uppstår konkurrenssnackdel mot närliggande hamn B. Flera hamnar i Sverige och Europa har inslag av miljödifferentering vilket självklart är bra. Dock, från ett

fartygsperspektiv är det önskvärt med gemensamma och målstyrda differentieringar. FSS önskar att differentiering mot viss teknik eller viss typ av bränsle skall undvikas. Exempelvis, reduktion av kväve eller partiklar kan uppnås med olika tekniker och olika typer av bränslen. FSS är kritisk till att så liten del av Sjöfartsverkets farledsavgifter är miljödifferenterade. Om delar av hamnavgifterna styr mot samma mål som miljödelen av Sjöfartsverkets farledsavgifter, kan självfallet större effekt uppnås. Steget därefter, är att exportera detta till fler hamnar i Östersjöområdet, bl.a. genom HELCOM.

Ett av de övergripande syftena med Hamnförordningen är att stimulera ökad kust- och inlandssjöfart. De projekt som rederier och lastägare nu tittar på, inte minst mot bakgrund av möjligheten till stöd för pilotprojekt med ett svenskt ECO-Bonussystem, kommer inte bli verklighet utan anpassningar i farleds- och hamnavgifter (samt lotspliktsreglerna). Detta, jämte möjligheten hamnar har att ta ut avgift för fartyg som endast passerar genom ett hamnområde, är något FSS önskar diskutera nationellt.

FSS noterar därför med stort intresse och ser en möjlighet i kapitel 5.4. "Samråd med hamnanvändare" att ett nationellt forum skapas där ovan exempel på gemensamma avgiftsfrågor (avfall, miljödifferentering samt stimulera mer kust- och inlandssjöfart) kan diskuteras och fastställas nationellt.

Farleder och hamnar

FSS uppfattar att dagens gränser mellan allmänna farleder och allmänna hamnar finns och fungerar. Om det påbörjas ett arbete att justera dessa gränser, ser FSS en risk att exempelvis kostnadsansvaret för investeringar och underhåll av farleder skjuts över till Sjöfartsverket. Med dagens finansieringsmodell av Sjöfartsverket, riskerar detta i sin tur innebära ökade farledsavgifter vilket FSS starkt motsätter sig. En sådan utveckling skulle dessutom gå tvärtemot syftet med Hamnförordningen, att bl.a. stärka sjöfartens konkurrenskraft.

FSS är starkt kritiska till att Sjöfartsverket får uppgiften och rollen att utöva tillsyn. Sedan Sjöfartsinspektionen bröts ur Sjöfartsverket och Transportstyrelsen bildades, uppfattar FSS en tydlig politisk inriktning, som FSS till fullo stödjer, att rollerna mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen skall tydliggöras. FSS är medveten om att rollfördelningen mellan Sjöfartsverket och Transportstyrelsen ännu inte är optimal. Men om ny lag föreslås, är FSS av uppfattningen att tillfället självklart skall tas att tydligt ge Transportstyrelsen rollen att utöva tillsyn, inte bara på systemnivå.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart

Carl Carlsson
Sjösäkerhet, Sjöfartsskydd
och Teknik.

Fredrik Larsson
Miljö- och Klimat