

PM Rotel I (Dnr 2017/002032)

Vissa farleds- och hamnfrågor

Remiss från Näringsdepartementet

Remisstid den 22 mars 2018

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Näringsdepartementet har tagit fram en promemoria om vissa farleds- och hamnfrågor. Promemorian behandlar Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar som ska tillämpas som lag från och med den 24 mars 2019. Reglerna ska tillämpas på kusthamnar inom det transeuropeiska transportnätet, men medlemsstaterna har möjlighet att besluta att tillämpa förordningen även på andra kusthamnar, utanför transportnätet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB, med underremittering till Stockholms Hamn AB.

Stadsledningskontoret anser att det är positivt att möjligheten att göra vissa nationella anpassningar i tillämpningen av förordningen har utretts. Stadsledningskontoret har i sak inget att tillägga men kan konstatera att det främst är Stockholms Hamn AB inom staden som berörs.

Stockholms Stadshus AB är sammantaget positiv till promemorian och dess ambitioner om att förbättra kvaliteten och effektiviteten för de tjänster som erbjuds i hamnarna, men anser tillsammans med Stockholms Hamn AB att reglerna bör gälla för samtliga kusthamnar i Sverige och att eventuellt ökade kostnader för Sjöfartsverket inte får tas ut på farledsavgifterna. Annars finns det risk att konkurrensen snedvrids, både mellan hamnarna samt mellan de olika transportslagen.

I förslagen ingår att samråd ska hållas med både rederier och varuägare vid väsentliga höjningar av de allmänna hamntaxorna. Både bolaget och koncernledningen ser att samråd med varuägare endast bör gälla för de hamnar som har varuägare som direkta kunder, vilket Stockholms Hamn AB inte har.

Mina synpunkter

Jag ställer mig i huvudsak positiv till vad som framförs i Näringsdepartementets promemoria. Stockholms Stadshus AB och Stockholms Hamn AB för i sina remissvar fram relevanta synpunkter på promemorian, vilket staden gärna ser att departementet tar hänsyn till i den fortsatta beredningen.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 8 mars 2018

KARIN WANNGÅRD

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2017/352 av den 15 februari 2017 om inrättande av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn i hamnar ska tillämpas från och med den 24 mars 2019. Förordningen kommer från och med det datumet att gälla som lag i Sverige.

Det övergripande syftet med förordningen är att förenkla tillträdet till marknaden för hamntjänster och att förbättra kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds de aktörer som nyttjar hamnen. En sådan utveckling kan bland annat förväntas tillskapa en bättre konkurrenssituation för närsjöfarten samt främja integration mellan sjötransporter och transporter på järnväg, inre vattenvägar och väg. I förlängningen väntas detta bidra till lägre transportkostnader och ett gynnsammare investeringsklimat inom transport- och logistiksektorn. Detta överensstämmer väl med Sveriges transportpolitik och regeringens ambitioner om överflyttning till sjöfart.

Medlemsstaterna har möjlighet att göra vissa nationella anpassningar i tillämpningen av förordningen. Det gäller bland annat förordningens tillämpning på andra hamnar än de som ingår i det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Vidare krävs viss kompletterande lagstiftning avseende tillsyn och sanktioner.

I maj 2017 gav Näringsdepartementet i uppdrag till Stockholms Universitet (docent Johan Schelin) att göra en utredning rörande kompletterande lagstiftning till hamnförordningen. Mot bakgrund av att förordningen i vissa delar är relaterad till den rättsliga rådigheten i vattenområden som finns inom och i närhet av ett hamnområde fick utredaren dessutom i uppdrag att göra en översyn av regelverket avseende farleder och hamnar.

I promemorian föreslår utredaren att det införs en lag med kompletterande bestämmelser till hamnförordningen. Utredaren anser även att det idag är oklart vilket ansvar farledshållare och hamninnehavare har avseende ordnande och underhåll av framför allt allmänna farleder och allmänna hamnar med avseende på sjösäkerheten. I avsikt att åtgärda detta föreslås en ny lag om allmänna farleder och allmänna hamnar som ska ersätta den nuvarande lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn. Även vissa andra ändringar i lagstiftningen föreslås som följd.

Utredningen har pågått mellan 1 maj – 30 november 2017 och från stadens sida har Stockholms Hamn AB deltagit i utredningsarbetet genom branschorganisationen Sveriges Hamnar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB, med underremittering till Stockholms Hamn AB.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att Europaparlamentets och rådets förordning om inrättandet av en ram för tillhandahållande av hamntjänster och gemensamma regler för finansiell insyn in hamnar från och med den 24 mars 2019 kommer att gälla som lag i Sverige.

Stadsledningskontoret anser utifrån detta att det är positivt att Regeringskansliet/Näringsdepartementet utrett möjligheten att göra vissa nationella anpassningar i tillämpningen av förordningen. Stadsledningskontoret har i sak inget att tillägga men kan konstatera att det främst är Stockholms Hamn AB inom staden som berörs.

Stockholms Hamn AB är i stort positiva till förordningen. Däremot delar de inte den statliga utredarens bedömning att förordningen enbart bör omfatta svenska hamnar som ingår i TEN-T nätverket, dit hamnarna i Stockholms län tillhör. Stockholms Hamn AB förordar att förordningen bör gälla samtliga allmänna hamnar för att säkerställa att konkurrensen mellan olika svenska hamnar inte snedvrids.

Som svar på remissen ”Promemoria Vissa farleds- och hamnfrågor” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 14 februari 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Utredaren föreslår att regelverket bara ska gälla för de hamnar som ingår i det europeiska transportnätet. Det motiveras bl.a. av att regelverkets påverkan på konkurrensen bedöms obetydlig. Utredaren menar också att det är svårt att hitta en lämplig avgränsning för vilka hamnar som regelverket ska gälla för om fler hamnar än de som ingår i det europeiska transportsystemet ska innefattas. Stockholms Hamn håller inte med om detta och anser att det föreslagna regelverket bör gälla för samtliga kusthamnar i Sverige för att säkerställa att konkurrensen inte snedvrids. Bolaget kan också konstatera att Sjöfartsverket har en förteckning över allmänna hamnar för samfärdsel som kan användas för att utvidga avgränsningen till att innefatta fler hamnar.

I promemorian tar utredaren upp frågan om vem som ska anses utgöra hamnledning respektive hamntjänsteleverantör, och definitionen av respektive part. Utifrån definitionerna bör det vara bolaget Stockholms Hamn AB som i Stockholm utgör hamnledning och för bolagets verksamhet är det viktigt att ingen annan tolkning görs. Här bör dock påpekas att i Stockholms stad står exploateringsnämnden formellt som stadens organ för hamnfrågor. Bakgrunden till detta är att eventuell myndighetsutövning åligger kommunen och att den inte kan läggas på ett bolag.

I regelverket föreslås att hamnledningen ska samråda med rederier och varuägare vid väsentliga höjningar av de allmänna hamntaxorna. Stockholms Hamn vill här påpeka att de flesta hamnar sannolikt för en dialog med sina kunder inför större förändringar. Stockholms Hamn ser dock svårigheter med att samråda med varuägare eftersom bolaget inte har någon direkt kontakt med dem. Bolaget anser därför att detta endast kan gälla för de hamnar som har varuägare som direkta kunder. Stockholms Hamn välkomnar utredarens förslag att också tydliggöra ansvarsfördelningen mellan allmänna hamnar och allmänna farleder. Det är viktigt att gränsdragningarna mellan hamnområdena och farlederna sker på liknande sätt i alla hamnar.

I promemorian framgår att arbetet med översynen av gränserna för allmänna farleder och allmänna hamnar kan komma att medföra ett omfattande arbete för Sjöfartsverket. Det är viktigt att eventuella ökade kostnader inte tas ut på farledsavgifterna. Ett sådant scenario

skulle innebära försämrade konkurrenskraft gentemot andra transportslag och motverka ambitionen om överflyttning av transporter från land till sjöfart (bilaga 1).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen ser positivt på det övergripande syftet att förbättra kvaliteten och effektiviteten i de tjänster som erbjuds till de aktörer som nyttjar hamnarna. I kommunfullmäktiges budget för 2018 framgår att staden genom Stockholms Hamn ska medverka till att säkerställa och utveckla goda förutsättningar för sjöfarten och regionens varuförsörjning och därigenom främja regionens utveckling.

I sammanhanget lyfter Stockholms Hamn fram att de föreslagna nya reglerna bör gälla för samtliga kusthamnar i Sverige, för att säkerställa att konkurrensen mellan olika svenska hamnar inte snedvrids. Bolaget påpekar även att det föreskrivs att samråd ska ske med rederier och varuägare vid väsentliga höjningar av de allmänna hamntaxorna. Bolaget kan dock få svårigheter att samråda med varuägare eftersom de inte är direkta kunder. Både bolaget och koncernledningen ser därför att det samrådskravet endast bör gälla för de hamnar som har varuägare som direkta kunder.

Koncernledningen anser, vilket Stockholms Hamn också poängterar, att eventuellt ökade kostnader för Sjöfartsverket inte får tas ut på farledsavgifterna. Det skulle kunna försämra sjöfartens konkurrenskraft och motverka en överflyttning av transporter från land till sjöfart.

Med beaktande av framförda synpunkter ställer sig koncernledningen sammantaget positiv till de förslag som framförs i promemorian. För mer utförliga och kompletterande kommentarer hänvisar koncernledningen till Stockholms Hamns remissvar.