

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Diarienummer
Utr 2013/63
Datum
2013-09-12

Yttrande över frågeformulär om statsstöd till och beskattning av hamnar (N2013/3407/MK)

Trafikanalys har anmodats att besvara ett frågeformulär från kommissionen om statsstöd och beskattning av hamnar och vill lämna följande yttrande.

Trafikanalys har valt att besvara frågorna 1, 6,11, 16 och 20. Se bilaga.

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande. Anna Ullström har varit föredragande. Björn Olsson och Magnus Johansson har deltagit i arbetet.

Brita Saxton
Generaldirektör

Bilaga. Frågeformulär med Trafikanalys svar.

Svar på frågeformulär om statsstöd till och beskattning av hamnar

A. Allmänt

Ägande och drift

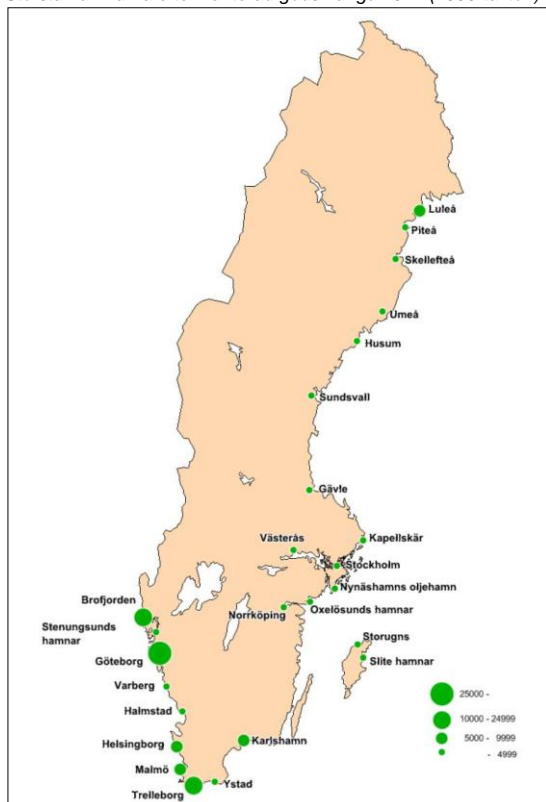
1. Uppgifter om varje hamn i stamnätet samt för var och en av de fem största intermodala plattformarna¹, sett till årlig genomströmning eller trafikvolym.

Tabell 1. Svenska hamnar i EU:s stamnät (jfr bilaga II):

Göteborg
Trelleborg
Malmö
Luleå
Stockholm

Tabell 1 visar de svenska hamnar som ingår i EU:s stamnät. Mätt efter antal passagerare täcker stamnätshamnarna in tre av Sveriges sex största hamnar. Mätt efter mängd gods över kaj täcker stamnätshamnarna in fyra av Sveriges fem största hamnar (se tabell 2).

Största hamnarna efter hanterad godsmängd 2012 (1000-tal ton).



Största hamnarna efter passagerare 2012 (1000-tal pass).



Största svenska gods- respektive passagerarhamnarna 2012. Källa: Sjötrafik 2012, Trafikanalys Statistik 2013:11

¹ En *intermodal plattform* är en terminal med infrastruktur och logistik för att byta mellan väg-, järnvägs- och sjötransport.

Tabell 2. De största svenska hamnarna år 2012 efter antal passagerare respektive mängd gods över kaj.

Hamn	Antal pass. 1000-tal	Hamn	Mängd gods 1000-tal ton
Stockholm	9 108	Göteborg	41 148
Helsingborg	7 841	Brofjorden	10 000-25 000 ²
Ystad	1 962	Trelleborg	10 696
Göteborg	1 605	Malmö	8 884
Visby	1 590	Luleå	8 250
Trelleborg	1 538	Helsingborg	7 908
Nynäshamn	1 408	Karlshamn	5 153
Strömstad	1 143	Stockholm	4 293

Fotnot: Fet stil markerar hamnarna i EU:s stamnät. Källa: Trafikanalys Sjötrafik 2012, Sveriges Hamnar³

Nedan ger vi uppgifter om de fysiska gods- och passagerarhamnarna som finns med i tabell 2. Eftersom fråga 16 gäller Gävle hamn inkluderar vi även Gävle i nedanstående lista.

Göteborg: Göteborg är den hamn i Sverige som har det ojämförligt största utbudet på hamntjänster tack vare en överlägsen godsomsättning och därmed av nationellt strategisk betydelse. I Göteborg hanteras alla typer av gods utom icke-enhetslastad torrbulk. Dessa godstyper hanteras istället i Varberg och Uddevalla som är Göteborgs samarbetspartners i West Sweden Seaports. Göteborg tog nyligen emot världens största containerfartyg, nybyggda Mærsk Mc-Kinney Møller (18.000 teu). Göteborgs hamn har också nyligen beslutat att bygga infrastruktur för bunkring av flytande naturgas (LNG) som kan bli ett strategiskt viktigt bränsle för många rederier pga svaveldirektivet.

a) Typ av ägande: Göteborgs Hamn AB är ett kommunalt hamnbolag som Göteborgs kommun/stad äger och förvaltar genom Göteborgs Kommunala Förvaltnings AB (GKF-koncernen). Göteborgs Hamn AB äger all mark och infrastruktur. Separata terminalbolag sköter godshandlingen. År 2010 beslutades om en ny struktur för hamnen som liknar majoriteten av storhamnar världen över. Det vanligaste är att offentligt ägda hamnbolag äger all mark och infrastruktur, men låter internationella hamnoperatörer, som är experter på terminaldrift, sköta handlingen av godset (källor: www.goteborgshamn.se, www.goteborg.se). Denna privatisering har enligt uppgift från operatörerna lett till vissa prishöjningar av hamntjänsterna, vilket kan komma att påverka operatörernas val av hamn i framtiden.

b) Hamnägarens rättsliga status: Juridisk person.

c) Ansvar för drift av infrastruktur: Separata terminalbolag sköter godshandlingen.

d) Typ av hamn: Både gods- och persontrafik.

e) Årlig genomströmning (år 2012): 1,6 miljoner passagerare, 41 miljoner ton gods.

f) Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt: Densamma som övriga bolag.

² Trafikanalys kan av sekretessskäl inte ge några officiella statistikuppgifter över exakt genomströmning av gods i Brofjordens hamn.

³

- Brofjorden
- a) **Typ av ägande:** Privat oljehamn ägd av oljeföretaget Preem AB.
 - b) **Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.
 - c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Hamnförvaltaren ansvarar för drift.
 - d) **Typ av hamn:** Godshamn (olja).
 - e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 10-25 miljoner ton gods.
 - f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.
- Trelleborg
- Trelleborg är den nationellt mest strategiska brohamnen för trafik till Tyskland. Färjeförbindelsen från Trelleborg till kontinenten är ett viktigt alternativ för mycket tunga lastbilstransporter som inte kan passera den privatägda och K-märkta bron över Kielkanalen.
- a) **Typ av ägande:** Offentligt ägt bolag. Trelleborgs Hamn AB ägs till 100 procent av Trelleborgs kommun och bedriver hamn- och terminalverksamhet i Trelleborgs hamn. (källa: www.trelleborgshamn.se)
 - b) **Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.
 - c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Hamnförvaltaren ansvarar för drift.
 - d) **Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.
 - e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 1,5 miljoner passagerare och 10,7 miljoner ton gods.
 - f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.
- Malmö
(del av CMP)
- Malmö hamn har en nationellt strategisk betydelse som brohamn till Tyskland samt som energihamn för stora mängder oljeprodukter och andra bränslen.
- a) **Typ av ägande:** Bolag som ägs till 27 % av Malmö kommun. Sedan 2001 ägs Malmö hamn och Köpenhamns hamn gemensamt av Copenhagen Malmö Port AB (CMP) som är registrerat i Sverige. CMP ägs av City & Port Development I/S (50 %), Malmö kommun (27 %) och privata ägare (23 %). (Källor: www.malmohamn.se, www.cmport.com).
 - b) **Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.
 - c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Copenhagen Malmö Port AB är hamn- och terminaloperatör i Köpenhamn och Malmö och hyr byggnader och infrastruktur från City & Port Development och City of Malmö.
 - d) **Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.
 - e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 8,2 miljoner ton gods.
 - f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.

Luleå Luleå hamn är en nationellt strategisk industrihamn för malm och stålprodukter. Luleå har nyligen beviljats medel från TEN-T för en utbyggnad av kapaciteten till 20 miljoner ton.

a) **Typ av ägande:** Offentligägd, allmän hamn som förvaltas och ägs av Luleå kommun. Ett förslag finns om att bilda ett kommunalt bolag Luleå Hamn AB. Hamnförvaltningen lyder under Hamnstyrelsen i Luleå kommun. (källa: www.lulea.se)

b) **Hamnägarens rättsliga status:** Luleå kommuns rättsliga status är juridisk person.

c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Hamnförvaltaren ansvarar för drift.

d) **Typ av hamn:** Enbart gods.

e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 8,2 miljoner ton gods.

f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga kommunala förvaltningar.

Stockholm (del av SHAB) a) **Typ av ägande:** Offentligt ägt bolag. Stockholms Hamn AB ägs till 100 procent av moderbolaget Stockholm Stadshus AB som i sin tur ägs av Stockholms kommun. Koncernen Stockholms hamnar består av moderbolaget Stockholms Hamn AB och dotterbolagen Nynäshamns Hamn AB, Nynäshamns Mark AB och Kapellskärs Hamn AB. Nynäshamns Hamn AB är ett helägt dotterbolag. Nynäshamns Mark AB ägs till 50 procent av Stockholms Hamn AB och till 50 procent av Nynäshamns Kommun. Kapellskärs Hamn AB ägs till 91 procent av Stockholms Hamn AB och till nio procent av Norrtälje kommun. (www.stockholmshamnar.se)

b) **Hamnägarens rättsliga status:** Hamnägaren och hamnförvaltarens (Stockholms kommuns) rättsliga status är juridisk person.

c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Hamnförvaltaren Stockholms Hamn AB ansvarar för drift.

d) **Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.

e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 9,1 miljoner passagerare och 4,3 miljoner ton gods.

f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.

Nynäshamn (del av SHAB) a) **Typ av ägande:** Offentligt ägt bolag. Nynäshamns Hamn AB ägs av Stockholms Hamn AB som i sin tur ägs av Stockholms Stadshus AB som i sin tur ägs av Stockholms kommun.

b) **Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.

c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Hamnförvaltaren Stockholms Hamn AB ansvarar för drift.

d) **Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.

e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 1,4 miljoner passagerare och 1,2 miljoner ton gods.

f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.

Bilaga till Trafikanalys yttrande, dnr Utr 2013/63

- Helsingborg: Helsingborg är en nationellt strategisk brohamn till Helsingör i Danmark och den ledande containerhamnen efter Göteborg.
- a) Typ av ägande:** Offentligt ägt bolag. Helsingborgs hamn AB ansvarar för administration, stuveri, byggnation och underhåll av hamnfaciliteter i Helsingborgs hamn.
 - b) Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.
 - c) Ansvar för drift av infrastruktur:** Hamnförvaltaren ansvarar för drift.
 - d) Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.
 - e) Årlig genomströmning (år 2012):** 7,8 miljoner passagerare och 7,9 miljoner ton gods.
 - f) Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.
- Ystad: **a) Typ av ägande:** Ystads kommun äger via sitt dotterbolag Ytornet AB samtliga aktier i Ystad Hamn Logistik AB som i sin tur ansvarar för all verksamhet i Ystad hamn.
- b) Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.
 - c) Ansvar för drift av infrastruktur:** Ystad Hamn Logistik AB.
 - d) Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.
 - e) Årlig genomströmning (år 2012):** 1,9 miljoner passagerare och 2,9 miljoner ton gods.
 - f) Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.
- Karlshamn Karlshamns Hamn är en av Sveriges största hamnar och har en betydande position i sydöstra Östersjön, i synnerhet när det gäller transporter i öst-västlig riktning. Karlshamns Hamn har kapacitet för hantering av alla godstyper och fartygsstorlekar. Energi-, skogs- och bulkprodukter samt RoRo-trafik är hamnens huvudverksamheter.
- a) Typ av ägande:** Karlshamn Hamn AB ägs helt av Stadsvapnet i Karlshamn AB som i sin tur ägs av Karlshamns kommun.
 - b) Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.
 - c) Ansvar för drift av infrastruktur:** Karlshamn Hamn AB.
 - d) Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.
 - e) Årlig genomströmning (år 2012):** 1,9 miljoner passagerare och 5,2 miljoner ton gods.
 - f) Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.
- Gävle Hamn Gävle Hamn är Sveriges tredje största containerhamn efter Göteborg och Helsingborg. Dessutom Sveriges 4:e största oljehamn. Hamnen hanterar förutom containers, framförallt skogs- och

olja och oljeprodukter. Sedan 2006 lossar Gävle Hamn flygbränsle för vidare transport till Arlanda. Gävle Hamn kommer att investera i en LNG-terminal.

a) **Typ av ägande:** Gävle Hamn AB ägs av Gävle Stadshus AB som i sin tur ägs av Gävle kommun.

b) **Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.

c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Gävle Hamn AB äger och förvaltar infrastrukturen i hamnen. Stuveribolaget Gävle AB är ett dotterbolag som bedriver den operativa verksamheten och köper alla adm/ek tjänster från Gävle Hamn AB.

d) **Typ av hamn:** Enbart godstrafik.

e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 3,9 miljoner ton gods.

f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.

Strömstad

a) **Typ av ägande:** Hamnområdet förvaltas av Tekniska nämnden som är hamnmyndigheten.

b) **Hamnägarens rättsliga status:** Juridisk person.

c) **Ansvar för drift av infrastruktur:** Tekniska nämnden i Strömstad.

d) **Typ av hamn:** Både gods- och persontrafik.

e) **Årlig genomströmning (år 2012):** 1,1 miljoner passagerare och 160 tusen ton gods.

f) **Hamnförvaltarens ekonomiska självbestämmanderätt:** Densamma som övriga bolag.

6. Ange vilka hamntjänster som normalt sett kan erbjudas med lönsamhet. Vilka hamntjänster kan inte erbjudas utan statligt stöd? Klargör vilka hamntjänster som anses tillhöra de allmännyttiga tjänster som staten måste tillhandahålla.

Trafikanalys bedömer att besiktning av svenska fartyg, inspektion av utländska fartyg och lotsning bör betraktas som allmännyttiga tjänster som staten bör tillhandahålla.

Enligt internationella konventioner har varje flaggstat ett ansvar för att fartyg under dess flagg ska ha vissa certifikat samt undergå besiktningar enligt bestämda tidsplaner. Dessa avtal reglerar flaggstatsbesiktningar, besiktningar och utfärdande av certifikat för fartyg i internationell trafik, s.k. SOLAS-fartyg.

Inspektion av utländska fartyg sker genom så kallad hamnstatskontroll. Denna verksamhet regleras genom hamnstatskontrolldirektivet (2009/16/EG) och "Paris Memorandum of Understanding on Port State Control". Enligt dessa ska Sverige genom sjöfartavdelningen inom Transportstyrelsen utföra inspektion av vissa fartyg med utländsk flagg som kommer till landet. (Källa: www.transportstyrelsen.se)

Lotsningen till och från Sveriges hamnar sköts i dag av Sjöfartsverket.

11. Var ser ni de största konkurrensproblemen för hamnarna på medellång sikt (de närmaste fem åren) och på lång sikt (tiden efter de närmaste fem åren)?

Hamnstrategiutredningen menar att *brohamnar* inte konkurrerar i första hand med andra hamnar, utan med andra trafikslag som går över fasta förbindelser. Brohamnarna Trelleborg och Helsingborg konkurrerar t.ex i första hand med den väg- och järnvägstrafik som går på Öresundsbron. Fler närbelägna fasta förbindelser, t.ex över Fehmarn Bält kommer därför innebära ökad konkurrens för dessa hamnar.

Industrihamnar är ofta starkt kopplade till en närbelägen industri och därför starkt beroende av konkurrens-situationen för industrin eller den närbelägna industrietableringen. Flera svenska hamnar utmed ostkusten är t.ex nära sammanlänkade med skogsindustrin eller gruv- och stålindustrin. Statligt stöd till industrihamnar kan ses som otillåtet indirekt industristöd.

Framförallt är det konkurrens mellan *containerhamnarna*, dels om marknadsandelar i feedertrafiken till Nordtyskland/Rotterdam, dels med Göteborg om tillgängliga containervolymer. Hamnarna konkurrerar även med de "inlandshamnar" och järnvägspendlar som finns till Göteborg, dvs. med andra trafikslag.⁴ Studien av Falkeby och Holm (2010) bekräftar att de svenska hamnarna ser en konkurrens från kombiterminaler som konsoliderar gods på järnväg för direkttransport till andra hamnar, främst Göteborg. De polska och litauiska hamnarna på andra sidan Östersjön har en växande marknad och ses som starka konkurrenter av t.ex. Karlshamns hamn.⁵

På samma sätt ses andra stora utskeppningshamnar i norra Europa, t.ex Liverpool som konkurrenter till Göteborg.

Hamnarna konkurrerar om att locka till sig fartygsoperatörer som anlöper hamnen för sin person- eller godstransport. Hamnens konkurrenskraft påverkas av infrastrukturen, tillgängligheten och anslutnings-möjligheterna på land, samt i vilken utsträckning hamnen ligger strategiskt rätt på de rutter fartygen väljer att gå.

På kort sikt innebär *svaveldirektivet* att rederier och/eller fartyg i SECA får ökade transportkostnader och vissa fartyg kan därför välja att spara bränsle genom att inte anlöpna vissa hamnar. Rederiernas anpassningar till ökade transportkostnader kan också komma att omfatta färre avgångar, samlastning eller ändrad hastighet. Vilka anpassningar som kommer att göras är osäkert och beror i hög grad på vilka teknikval rederierna gör och hur bränslemarknaden reagerar på en förändrad efterfrågestruktur.⁶

Svaveldirektivet gör att hamnar i Östersjön löper en ökad risk för minskad efterfrågan och genomströmning, medan hamnar på den svenska, danska och norska västkusten kan komma att få en ökad efterfrågan. Likaså kan konkurrenssituationen för de kontinentala hamnarna förändras till fördel för västliga hamnar eller hamnar i utkanten av SECA-området. Hamnarna påverkas såväl när det gäller mängden fartygsavgångar/anlöp som när det gäller lastbils- eller järnvägstransporter. Vid en överflyttning från sjöfart till landtransporter ökar risken för trängselproblem i det landbaserade transportsystemet, vilket kan ge ökad risk för förseningar i hamnarna, något som hamnarna kan behöva planera för.

År 2015 när svaveldirektivet träder i kraft bedöms majoriteten av sjöfarten i Sverige köra på lågsavlig marin dieselbrännolja (LSMGO). På längre sikt kan efterfrågan på flytande naturgas (LNG) som fartygsbränsle komma att öka. Redan nu investerar såväl rederier som hamnar i infrastruktur för hantering av LNG, för att förbättra sin

⁴ Hamnstrategiutredningens (SOU 2007:58) betänkande

⁵ Falkeby, E & Holm J. (2010), "Sveriges Hamnar – Ägande, investeringar och effektivitet", Magisteruppsats, Handelshögskolan vid Göteborgs universitet, 2010, https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/23758/1/gupea_2077_23758_1.pdf

⁶ Trafikanalys (2013), *Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle - delredovisning*, Rapport 2013:7, Trafikanalys, Stockholm

konkurrenskraft. Nynäshamn har byggt en LNG-cistern och åtminstone Gävle och Göteborgs hamn planerar LNG-terminaler.

På lång sikt kommer svaveldirektivet sannolikt att ge vissa strukturförändringar i det europeiska transportsystemet, men makroekonomiska faktorer och handelsströmmar har också stark påverkan, liksom Sveriges transportpolitik och tillgängligheten på land till olika hamnar. Ett varmare klimat kan minska behovet av isbrytning i vissa skandinaviska hamnar, vilket kan öka deras konkurrenskraft. Ökade möjligheter till sjötransporter genom Arktis kan också påverka konkurrensen mellan nordeuropeiska och sydeuropeiska hamnar.

B. Offentlig finansiering av infrastrukturinvesteringar

14. Jmf fråga 6.

16. Ange vilka finansieringskällor som vanligen används för varje typ av hamninfrastruktur. För vilka typer av infrastruktur behöver man normalt sett använda statligt stöd vid finansieringen av uppförande, ersättning och underhåll? Förklara varför.

Sjöfartens infrastruktur utgörs i huvudsak av farleder och hamnar. Enligt 1§ lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn (farledslagen) får en allmän farled eller allmän hamn inrättas om farleden eller hamnen är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln (prop. 2012/13:153, sid. 8f).

Sjöfartsverket har ett register över samtliga allmänna farleder och hamnar. För många av de allmänna farlederna ansvarar Sjöfartsverket, men det förekommer att kommuner eller företag ansvarar för allmänna farleder. Farledshållning består av sjömätning, utmärkning, underhållsmuddring, isbrytning och andra åtgärder som krävs för att kunna bedriva sjötrafik i den allmänna farleden i enlighet med internationella rekommendationer avseende bottenklarning, farledsbredd, utformning av svängar, broar, vändplatser m.m. Sjöfartsverket ansvarar – som utgångspunkt - för allmän farled fram till och med gränsen i vatten för allmän hamn. I praktiken finns det dock ett flertal allmänna hamnar med olika slags avvikelser från denna utgångspunkt. Det finns exempel på att Sjöfartsverket har gjort omfattande investeringar innanför gränsen i vatten för allmän hamn, exempelvis för att det funnits goda praktiska skäl att samverka mellan stat och hamninnehavaren vid genomförandet av ett visst projekt med betydelse för båda sidor om gränsen. Vidare förekommer särskilda avtal och hävdvunna uppdelningar som innebär avsteg från utgångspunkten (prop. 2012/13:153, sid. 9).

Statliga investeringar i infrastruktur ska som huvudregel finansieras med anslag. Riksdagen har dock möjlighet att besluta om annan finansiering. Investeringar i sjöfartsinfrastruktur finansieras i stället i enlighet med riksdagens beslut till den allra största delen med avgiftsintäkter från handelssjöfarten (prop. 1996/97:1, utg. omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr., 1996/97:115). Den nu gällande nationella planen för utvecklingen av transportsystemet för perioden 2010-2021 (N2009/6374/TE, N2008/8869/TE) innehåller emellertid två investeringsprojekt med anslagsfinansiering. Det är:

- a) Förbättring i farleden till Gävle hamn
- b) Ny sluss i Södertälje och förbättringar i den anslutande farleden i Mälaren.

Anslagsfinansieringen har sin grund i att riksdagen i samband med behandlingen av regeringens vårändringsbudget för 2012 beslutade om en utökad användning av anslaget 1:2 Banhållning (se prop. 2011/12:99, bet. 2011/12:FiU21, rskr. 2011/12:282). Beslutet innebär att anslaget även får användas för sjöfartsåtgärder.

Gävle hamn

Utvecklingen inom sjöfartsområdet innebär att fartygen blir både bredare och mer djupgående vilket kräver större farleder och slussar när fartygen ska anlöpa svenska hamnar. Finansieras med anslag (1:2 Banhållning som Trafikverket ansvarar för). Se Prop. 2012/13:1, utgiftsområde 22, sid. 76.) Förutom ökad säkerhet så innebär

muddringen att hamnen kan möjliggöra anlop från större fartyg än idag och på så sätt öka hamnens långsiktiga konkurrenskraft (Gävle hamn AB:s årsredovisning 2012).

Kommunal medfinansiering

Det finns numera även möjlighet för kommuner att medverka i finansieringen av statlig sjöinfrastruktur. Det kan t.ex. finnas behov av att anpassa och dimensionera befintliga farleder efter sjöfartens ändrade karaktär. Det finns ofta en direkt koppling mellan behovet av sådana investeringar och i kommunala farleder (hamnar) som gör att förhandlingar mellan stat och kommun om förhandlingsfrågor blir naturliga. En kommun kan t.ex. vilja satsa stora resurser på att öka kapaciteten i en egen hamn som bara kan komma till nytta om tillräckliga insatser görs i den statliga farled som leder in till hamnen (prop. 2012/13:153, sid. 12).

Statlig medfinansiering till infrastruktur i anslutning till hamn

Kommissionens beslut (2005/842/EG) om tillämpningen av artikel 86.2 EG-fördraget ger medlemsstaterna möjligheten att stödja företag som får i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Hamntjänster uppfattas som sådana tjänster. Utgångspunkten är att det behövs offentliga insatser och att utbudet på marknaden är otillräckligt. Offentliga investeringar i hamninfrastrukturen som är tillgängliga för alla användare på ett icke diskriminerande sätt betraktas inte som statsstöd, däremot investeringar som gynnar vissa operatörer mer än andra.

Det finns flera problem i samband med beräkningen av hamnsektorns investeringar. En fråga är om man i hamnsektorns investeringsvolym bör räkna in investeringar i anslutande vägar, järnvägar och farleder inom ett visst avstånd till hamnen. Investeringar i allmänna vägar och järnvägar har traditionellt setts som en allmän politisk åtgärd som inte faller under statsstödsreglerna. En annan fråga är om man skall beakta hur finansieringen sker och endast inkludera investeringar som finansieras av hamnsektorn själv. En tredje fråga gäller hur man behandlar den förändring av det arbetande kapitalet i hamnsektorn som sker genom förändringar av stocken av anläggningsskapital som disponeras genom långsiktiga arrendeaftal.⁷

20. Ange graden av kapacitetsutnyttjande i hamnarna i ert land för olika typer av handel (container, bulk, passagerarfartyg mm). Anser ni att det finns problem/eventuella problem med överkapacitet och/eller trafikstockningar inom hamnsektorn? Motivera ert svar. Beskriv även alla viktiga framtida händelser som rör utvecklingen av hamnkapacitet i ert land.

Det finns ingen branschstandard eller central statistik över kapacitetsutnyttjandet i hamnarna. Hamnarna själva använder effektivitetsmått i olika utsträckning, t.ex. antal hanterade containrar per timme, bränsleåtgång per fordon, liggetid, lossningstid, mm.

⁷ Vierth, Inge, *Samhällsekonomiskt underlag för hamnpolitiken*, VTI rapport 672, Linköping: VTI, 2010, sid. 23.