



The Swedish Shipowners' Association

Näringsdepartementet
103 33

registrator@enterprise.ministry.se

REMISSYTTRANDE

Er beteckning N2010/4895/TE

Göteborg 2010-09-05

Remiss om Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdrag gällande avgifter inom myndighetens verksamhet

Sveriges Redareförening (SRF) har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Inledning

SRF:s mål kan sammanfattas med "Mer gods på svensk köl". För att uppnå detta återfinns bl.a. två delmål; en ökad konkurrensneutralitet mot andra sjöfartsnationer och en ökad konkurrensneutralitet mot andra transportslag.

SRF uppfattar att det finns en stark, i synnerhet Europeisk, politisk viljeinriktning att sjöfarten i än högre grad skall avlasta andra trafikslag. SRF noterar att cirka 40 % av de intereuropeiska transporterna transporteras med fartyg medan endast cirka 15 % av inrikestransporterna inom Sverige hanteras av fartyg. Flera europeiska initiativ har tagits för att närsjöfarten ytterligare skall kunna avlasta och komplettera övriga trafikslag, exempelvis "Marco Polo" och "Motorways of the Sea" samt handlingsplanen för "Ett europeiskt område för sjötransporter utan hinder".

En övervägande majoritet av import och export till och från Sverige och övriga Europa sker med fartyg. Europa är beroende av sjöfart. Därtill finns en tydlig Europeisk sjöfartspolitik innebärande att den sjöfart som Europa de facto är beroende av, och vill se mer av, skall vara "kvalitetssjöfart". Undermålig sjöfart skall undvikas. För att Europeisk kvalitetssjöfart skall utvecklas, och undermålig sjöfart i Europeiska farvatten undvikas, ges medlemsländerna möjlighet att ge sina respektive sjöfartsnäringar stöd inom ramen för överenskomna ramar.

Svensk sjöfart har en internationell erkänd tradition att inte bara tillhöra kategorin kvalitets sjöfart utan också för att ha varit ledande i att introducera flera frivilliga åtgärder både för att höja sjösäkerheten och minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Vad gäller vårt mål om mer gods på svensk köl tvingas vi konstatera både att antalet svenskflaggade fartyg och antalet "svenska rederier" minskat under senare år. Det finns flera skäl till denna olyckliga utveckling. Den gemensamma och grundläggande faktorn är dock att få, om någon, bransch är så internationaliserad och utsatt för global konkurrens

som sjöfarten. Detta faktum parallellt med att Sverige saknar en långsiktig sjöfartspolitik i enlighet med den Europeiska sjöfartspolitikerna gör att svenska rederier flaggar om sina fartyg och i vissa fall till och med flyttar sina huvudkontor till andra Europeiska länder, exempelvis Danmark och Norge.

SRF är fast beslutade att försöka ändra denna negativa trend. Den typ av sjöfart som svenska rederier och SRF representerar är den typ av kvalitetssjöfart vi vill ha Östersjön och övriga Europeiska farvatten. SRF vill se att antalet svenskflaggade och svenskägda fartyg ökar.

Det finns som sagt ingen direkt enskild fråga eller åtgärd som direkt kan stoppa utflaggningen eller till och med att stimulera svenska redarna att åter flagga svenskt – det är flera viktiga frågor som måste åtgärdas. Några av dessa har direkt bäring på Transportstyrelsens verksamhet och den nu föreslagna avgiftsmodellen.

Yttrande

Möjlighet till delegering innan avgiftshöjning

Det är närmast unikt att Sverige inte utnyttjar klassificeringssällskapen för kontroll av fartyg och rederikontor genom s.k. delegering. Konsekvensen av detta är att svenskflaggade fartyg har betydligt högre inspektionskostnader jämfört med konkurrerande sjöfartsnationer i Europa.

Tittar vi på hur länder med full delegering placeras på internationella ”kvalitetslistor” som redovisar resultat av hamnstats- och flaggstatsbesiktningar, finns ingen skillnad. Skillnaden ligger hos svenska rederier som måste planera och betala för två tillsynstillfällen istället för en. Klassificeringssällskapen utför redan i dag betydande besiktningar när det gäller exempelvis fartygens konstruktion och maskineri, d.v.s. de är redan ombord oavsett delegeringens nuvarande omfattning. Det vore en betydande effektivisering om inspektörerna vid klassificeringssällskapen vid samma besiktningstillfälle också kunde utföra de s.k. flaggstatsbesiktningarna som idag hanteras av Transportstyrelsen.

SRF har vid flera tillfällen framfört att svenska rederier med svenskflaggade fartyg måste få möjligheten att välja huruvida kontroll skall ske endast genom klassificeringssällskap eller både av klassificeringssällskap och Transportstyrelsen. **SRF är medveten om de utredningar som nu genomförs i frågan och är av uppfattningen att dessa utredningar skall färdigställas, och möjligheten till full delegering införas, innan nu föreslagna avgiftshöjningar genomförs.** En ordning där avgiftshöjningarna genomförs utan möjlighet till delegering, kommer att innebära ytterligare skäl till utflaggning.

Ovan skall ses som ytterligare ett skäl till att, i enlighet med vårt gemensamma remissvar med bl.a. Näringslivets Transportråd, avvakta avgiftshöjningar och istället genomföra en samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga.

SRF ser alltså att Transportstyrelsen framgent, i likhet med praxis bland sjöfartsnationer i övriga Europa och världen, skall ägna sig åt att kontrollera klassificeringssällskapen och i

hög utsträckning låta dessa göra inspektionerna ombord på fartyg och rederikontor. SRF är av uppfattningen att kontroll av klassificeringssällskap faller under verksamhet som inte skall finansieras av avgifter.

Då färjor, s.k. RoRo- och passagerarfartyg omfattas av särskilda regelverk och frekvent anlöper svensk hamn, ser SRF en möjlighet att dessa fartygskategorier inte omedelbart behöver omfattas av möjligheten till full delegering.

Det finns svenska lagmässiga hinder för omedelbar tillsynsdelegering av ISPS-konventionen (sjöfartsskydd). Detta kan dock beredas för en lagförändring. Vad gäller delegering av tillsynen av övriga konventioner finns det inga lagmässiga hinder.

Korssubventionering och öppen redovisning

Del av Transportstyrelsens (sjöfarts-) verksamhet (tidigare Sjöfartsinspektionen) har finansierats av farledsavgifterna. Då de bägge verken nu skils åt ekonomiskt, förutsätter SRF att detta återspeglas i Sjöfartsverkets farledsavgifter.

Ett av skälen till att Sjöfartsinspektionen har överförs till Transportstyrelsen var att öka effektiviteten. En utveckling där nivån på farledsavgifterna kvarstår samtidigt som avgifterna för Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet höjs kan inte accepteras utan separat redogörelse. **SRF förutsätter att Transportstyrelsens sjöfartsverksamhet också ekonomiskt redovisas öppet och separat.**

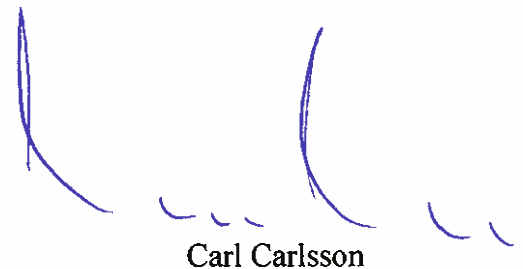
Övrigt

SRF anser att Transportstyrelsen gör en felaktig slutsats att konsekvenserna med ökade kostnader genom avgifter är konkurrensneutrala. Självfallet uppnås en form av teoretisk neutralitet mellan två likvärdiga svenskflaggade fartyg, men verkligheten är att konkurrensen är internationell.

Göteborg som ovan
SVERIGES REDAREFÖRENING



Håkan Friberg



Carl Carlsson