



Det finns många flaggor att välja på, en del är mer kostsamma än andra.

Dyrt att registrera svenskt

Debatten om utflaggning pågår för fullt. Regeringen tillsätter ytterligare utredningar om den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Svensk Sjöfarts Tidning kan i en egen jämförelse visa att redan vid inflaggningen finns 100 000-tals kronor att tjäna på att välja ett register i ett av våra grannland.

Den svenska transportstyrelsen har från årsskiftet chockhöjt avgifterna för fartygstillsynen med 40 till 200 procent.

Förutom att det påverkar de kostnader som svenskflaggat tonnage betalar för myndighetens rutinmässiga inspektionsverksamhet, så ökar det också på det svenska registrets konkurrensnackdel vid val av flagg för nya fartyg.

– Jag inser att signaleffekten är negativ, men vi har fått en tydlig signal från departementet att vi skall ta betalt fullt ut för den tillsyn vi gör, säger Staffan Widlert,



Leif Zetterberg, Näringsdepartementet.

generaldirektör för Transportstyrelsen till Svensk Sjöfarts Tidning.

Detta bekräftas också av Leif Zetterberg, statssekreterare hos infrastrukturminister Åsa Torstensson på Näringsdepartementet.

– Det är klart att det är olyckligt att det kommer nu i lågkonjunktur, men tillsynen skall bära sina egna kostnader, och efter-

PAVEL FLATO

som vi tappat en fjärdedel av trafiken minskar Transportstyrelsens och Sjöfartsverkets intäkter, säger Leif Zetterberg.

Avgifterna bara en del

Den del av kostnaden för den svenska fartygstillsynen som inte täcks av direkta avgifter, täcks i stället av medel från de farledsavgifter som sjöfarten på Sverige betalar till Sjöfartsverket, som för över en del av dessa till Transportstyrelsen.

Tillsynsavgifterna är bara en del av de faktorer som avgör ett fartygsregisters konkurrenskraft och attraktivitet. Ur ekonomisk synvinkel är bemanningskostnader och skattevillkor av större betydelse, men redan på avgiftssidan är skillnaden stor mellan det svenska registret och andra, och en jämförelse som Svensk Sjöfarts Tidning gjort visar att det skiljer hundratals kronor redan vid val av flagg för ett fartyg.

Svensk Sjöfarts Tidning har som ett exempel gjort en jämförelse av kostnaderna för att registrera ett fartyg under svensk, dansk (DIS) och färisk (FAS) flagg.

Som typfartyg har vi valt ett fem år gammalt produkttankfartyg på 15 000 ton dödvikt och med ett brutto om 11 000. Fartyget köptes för USD 20 miljoner (SEK 142 miljoner, DKK 101 miljoner). Finansieringsgraden (belåningen) var 75 procent, en traditionell nivå i en "normal" marknad.

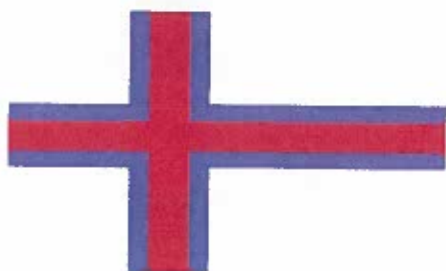
Vi tänker under valåret vi har framför oss att återkomma till vårt typfartyg för att belysa olika sidor av förhållandena för svensk sjöfart.

Sydeuropeisk hamn

Vi förutsatte att flaggstatens inspektion gjordes i en sydeuropeisk hamn, med en beräknad tidsåtgång för inspektörerna på 30 timmar, varav 3 utanför kontorstid.

Vi antog också att sex certifikat skulle utfärdas. I Sverige används normalt två inspektörer vid inflaggningsinspektionen.

Det innebär att två utlandsavgifter skall betalas, en avgift som inte finns i Danmark. Dessutom tillkommer kostnader för handläggningstid vid ett inflaggningsmöte på Transportstyrelsen samt ytterligare en resa till fartyget för besiktning inför utfärdande av certifikat. I exempel har detta



185 000*

REGISTRERING I FÄRÖARNA, FAS

Alla kostnader i DKK

Registreringsavgift	100 000
Nationalitetsbevis	10 000
Tonnagecertifikat	22 000
Totalt	132 000
Omräknat till SEK	184 800

* Tillkommer kostnad för klassningssällskapets inspektion.

uppskattats till åtta arbetstimmar för mötet samt två x åtta timmar för certifikatsinspektionen.

Jämförelsen avser myndighetskostnader. Även i det danska fallet tillkommer kostnader för certifikat. Här har man dock delegerat betydligt mer till klassningssällskapen än i Sverige.

Kostnaden kan variera men blir lägre, bland annat då klassningssällskapen har en global organisation vilket reducerar resekostnaderna. Efter kontakter med klassningssällskap uppskattas kostnaden i detta exempel till SEK 60 000 till 100 000.

Till kostnaderna skall också läggas rese- och traktamenteskostnader för inspektörerna. Då dessa bedöms vara ungefär lika i Sverige och Danmark har de inte tagits med i jämförelsen.

Alla kostnader i det svenska exemplet är de som gäller från 1 januari i år.

Under förutsättning att såväl rederi som fartyg uppfyller de kvalitetskrav som de färiska myndigheterna ställer och kontrollerar genom dokumentation etc, lämnas



281 000*

REGISTRERING I DANMARK, DIS

Alla kostnader i DKK

Tinglysningsavgift på skibsskøde el.lign. 0,1 % af købesummen	101 000
Tinglysningsavgift på pantebrev/ejerpantebrev 0,1 %	75 800
Inspektion: 30 timmar x DKK 800	24 000
Totalt	200 800
Omräknat till SEK	281 120

* Tillkommer kostnad för klassningssällskapets inspektion.

ännu mer över till klassen vid en inflaggning i FAS, vilket i detta exempel innebär inga myndighetskostnader.

ROLF P NILSSON



625 000

REGISTRERING I SVERIGE

Alla kostnader i SEK

Registreringsavgift	1 450
Stämpelskatt (0,4 procent) på 75 procent av 142 miljoner	426 000
Avgift för ommätning* 11 000/10 x 18 +4500	24 300
Inspektion totalt	169 296
Varav:	
Inflaggningsbesiktning:	
utlandsavgift 2 x 23 040:	46 080
Inflaggning arbetstid	40 316
Inflaggningsmöte	10 240
Besiktningar för certifikat	52 260
Besiktningstid för certifikat	20 480
Ansökan om beslut om säkerhetsbesättning	4 200
Totalt	625 249

* förutsatt att fartyget har ett godtagbart besiktningunderlag

I Sverige kostar det inte bara mest att registrera vårt typfartyg, här är det också klart flest antal poster som ska betalas.