



Transportstyrelsen  
Sjö- och Luftfartsavdelningen  
Box 653  
601 73 Norrköping

## **REMISSYTTRANDE**

Er beteckning TSF 2014-45

Göteborg 2014-05-26

### **Remiss av förslag avseende föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet**

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

#### **Inledning och allmänna kommentarer**

Genom proposition 2010/11:30 beslutade Regering och Riksdag om att Transportstyrelsens verksamhet omfattande tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning bör finansieras med avgifter och hanteras på ett enhetligt sätt mellan trafikslagen. Självkostnadsprincipen skulle råda vid avgifternas fastställande. Konsekvensen för sjöfarten blev att det mellan åren 2009–2013 fasades ut 43 miljoner kr från den då via farledsavgifterna skattefinansierade delen av Transportstyrelsens tillsyn. Kostnadskonsekvensen för stora delar av det svenskflaggade tonnaget blev kraftigt förhöjda (200%) tillsynskostnader. I den nya avgiftsmodellen träffades färjerederierna särskilt hårt (RoPax- och Passagerarfartygen).

Vi noterar att Transportstyrelsen stoppade motsvarande utfasning av skattefinansierad tillsyn för flygindustrin då man såg att de negativa konsekvenserna blev alldeles för stora. Det är ett bra beslut för flyget och vi hade önskat att samma beslut genomförts för sjöfarten.

Konsekvensanalysen som föregick ”flygstoppet” borde kommit till samma slutsats för sjöfarten då flygindustrin använde sjöfarten som det avskräckande exemplet där man pekade på utflaggningen av de svenskflaggade fartygen som det bärande argumentet. Det finns uppenbart likheter i problembeskrivningarna mellan de båda transportslagen.

I stället föreslås nu ytterligare 4,1 miljoner i förhöjda avgiftsuttag av sjöfarten. En näring som är inne i ett mycket kostnadsdrivande tekniskifte för anpassning till nya miljöanpassade bränslen som drabbar sjöfartsnäringen i SECA-området där stora delar av Svensk sjöfart befinner sig.

- Mycket kraftiga höjningar av avgifterna har genomförts under de sista tre åren. Från denna mycket höga nivå väljer man nu att ytterligare belasta sjöfartsnäringen med 4.1 miljoner kr. Vår näring tar i dag själva ansvaret för en betydligt större del av tillsynsarbetet men trots

detta föreslås höjda avgifter. Ekvationen går inte ihop och självklart motsätter vi oss av denna orsak förslaget om ytterligare generella höjningar.

### **Avgiftkonstruktionen och basen för avgiftsuttaget.**

Principen om årliga fasta avgifter, presenterat i tariffer och baserat på bruttotonnaget, är förvisso lättillgängligt och ger en viss förutsägbarhet men lyckas dessvärre slå sönder värden av en helt annan dignitet. Då närmast utvecklingen av riskbaserad tillsyn där de miljö- och säkerhetsmedvetna rederierna med få anmärkningar indirekt skulle belönas med lägre avgifter genom lättnader i tillsynen. De incitament och strukturer som TS och SRF tillsammans byggt upp för genomförande av en ny utökad delegeringsordning och effektiv systemkontroll slås undan i den nya avgiftsmodellen. Sjöfartsnäringen har efter avgiftsdirektivets införande fått löften av Transportstyrelsens styrelse att en översyn av avgiftsmodellen skall genomföras med hänsyn tagit till just dessa angivna aspekter, så har inte skett.

### **Finansieringsdilemmat.**

Transportstyrelsens tillsyn, registerhållning och tillståndsprövning skall finansieras genom full kostnadstäckning enligt självkostnads- och brukarprincipen. Modellen för detta sattes upp och genomfördes i en tidsperiod då antalet SOLAS-fartyg mer än halverades under några år samtidigt som 43 miljoner kr fasades ut som finansieringsgrund. I samma period integrerades sjöfarten och flyget organisatoriskt inom Transportstyrelsen. Det är onekligen stora, påverkande och utmanande variabler för vilken organisation som helst. Det borde vara föremål för en IMO-FSA (formal safety assessment) där riskvärderingar görs och tydliga ekonomiska konsekvenser beskrivs. Från näringens sida är det uppenbart att vi har drabbats negativt av denna ”göra-allt-på-en-gång-process”. Tillsynsavgifterna har chockhöjts och användbara genomarbetade konsekvensanalyser har saknats. I denna del har dialogen brutit.

Vi sitter nu fast i en avgiftsmodell som vi anser slår sönder förutsättningarna för en sund utveckling i förhållandet mellan myndighetstillsyn, ökad delegering, systemkontroll och avgifter. SRF ser frågorna som en sammanhängande helhet, kommunicerande kärl, där avgiftsmodellen blir direkt avgörande för utfallet. Det är också denna process som dialogen (TS och SRF) handlat om vid utvecklande av systemkontrollen och den nya delegeringsordningen. Om rederierna gör mer inspektionsarbete själva eller väljer klass-tillsyn och bedriver ett operativt och teknisk management som ger goda resultat ska detta också synas/premieras i avgiftsuttaget.

Självklart ser vi korrigeringen på egenkontrollrabatten och likaså rabatten för de fartyg som kan använda sig av den nya delegeringsordningen men det är långt ifrån alla fartygsgrupper som har möjligheten att nyttja dessa rabatter

Det står att läsa följande i konsekvensutredningen: *”Det saknas alternativa lösningar eftersom finansieringsformen är beslutad av statsmakterna. Det finns dessutom regler som fastställer ramarna för hur avgiftsuttaget får genomföras. Bland annat finns det krav på att varje avgift måste vara kopplad till en motprestation”*

Om man i konsekvensutredningen menar att riksdagen givit myndigheten dessa spelregler bör också denna tillämpas i nästa led dvs. att samma princip gäller mellan Transportstyrelsen och näringen. Här haltar konsekvensen betänkligt då vi konstaterar att oavsett kvalitativ och kvantitativ motprestation så betalar redaren en och samma tariff-avgift.

I konsekvensutredningen konstaterar man också att: ”*Det är intressant att just avgifterna i Finland är relativt höga då det de facto i år flaggat ut ett flertal fartyg från det svenska registret till det finländska registret. En slutsats kan vara att det inte är tillsynsavgifterna som är avgörande för vart man register sitt fartyg utan att övriga ramvillkor styr i större mån. Exempelvis påverkar skatteregler, bemanningsregler och regler för sjöfartsstöd valet av flaggstat i större utsträckning än administrationskostnader*”

SRF drar en annan slutsats och är av uppfattningen att ingen av de ovan nämnda faktorerna enskilt är helt avgörande vilken flagga rederiet väljer att sätta på sina fartyg. Vissa faktorer väger tyngre än andra och mycket är beroende på fartygstypen och trafikområde. Det är förutom det helheten som räknas och det finns ytterligare en rad påverkande faktorer som får stor betydelse.

Från näringsens sida vet vi att frågor som är direkt eller indirekt knutna till avgiftsfrågan dvs. utökad delegering, systemkontroll, avgiftsnivåer och service, är av lika stor betydelse som övriga nämnda områden vid en flaggdiskussion. Som exempel kan nämnas när det projekteras för en nybyggnation. En av de initiala diskussionerna mellan varv och rederi handlar vilken flagga man ska bygga till; vilka regelverk som gäller, de Nationella särreglerna, flaggstatsnärvaro/ inspektion, delegering till klassificeringssällskapen, etc.

Med anledning av de ovan framförda synpunkterna och de olika aspekter som där belyses önskar vi intensifiera den nuvarande goda dialog som upprättats mellan Transportstyrelsen och Sveriges Redareförening med följande frågor som har en direkt eller indirekt påverkan på rederiernas möjligheter att kunna effektivisera avgifterna rörande, Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter för sjöfartsområdet:

- Avgiftmodellen måste ses över i sin helhet. Konsekvenserna blir i slutändan ohållbara och det är det vi ser tecken på nu med de aviserade avgiftshöjningarna. Även om Transportstyrelsen kontinuerligt effektiviserar egen organisation så kommer detta aldrig att vara tillräckligt för att kunna täcka förlusten av 43 miljoner och en blödande svensk flagga dvs. en reducering av betalningsunderlaget verksamheten. Det måste till helt andra förändringar.
- Differentiera delegeringsrabatten. Tillämpa också här brukarprincipen. Rederierna ska betala för de certifikat, med tillhörande tillsyn, som är kopplade till dessa. Om ett certifikat delegeras till klassen ska en motsvarande reduktion av TS-avgiften vara en naturlig konsekvens. ISPS-certifikatet är ett sådant exempel.
- Möjliggör för en utökad delegering för RoPax och Passagerarfartygen.
- Lägg ner systemtillsynen om den ska behållas i nuvarande tappning. Alternativt omstarta projektet. Tillsammans måste TS och SRF finna en framkomlig väg där de tänkta och från början aviserade effektiviseringarna kan tillgodoräknas rederierna. Nu anses det ske ett dubbelarbete med accelererande kostnader för rederierna.
- Full delegering vid nybyggnation för samtliga fartygstyper (SOLAS-fartyg).

Göteborg som ovan  
SVERIGES REDAREFÖRENING

Tryggve Ahlman