

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen

[fi.registrator@regeringskansliet.se](mailto:fi.registrator@regeringskansliet.se)

# Remissyttrande

Er beteckning: Fi2016/02287/S3

Göteborg 2016-08-12

## Ändrade bestämmelser om tullsamarbete

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.*

Föreningen Svensk Sjöfart är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

### 1. Generella kommentarer

Svensk Sjöfart noterar i olika nationella och internationella sammanhang att politiker, myndigheter och befraktare ställer stora förhoppningar till sjöfartens omfattande möjligheter att bidra till att hantera de kraftigt ökande volymerna av passagerare och gods som vi kommer att se i framtiden.

Förhoppningarna är inte bara stora ur perspektivet utfört transportarbete utan också utifrån utmaningarna samhällsekonomi och företagsekonomi, miljö- och klimat samt säkerhet. Sjöfarten är redo att möta denna förhoppning men då krävs rätt förutsättningar. Nationell och internationell samverkan på myndighetsnivå som fokuseras i rubricerad remiss är en pusselbit i detta.

Svensk Sjöfart är positivt inställda till samverkan myndigheter emellan på nationell såväl som på internationell nivå. Ökad horisontell samverkan myndigheter emellan har en potential att minska den administrativa bördan för redan tungt belastade operatörerna såsom redare. Det är viktigt att myndigheterna säkerställer att denna potential tas till vara på nationell och internationell nivå. De administrativa kraven på ombordpersonalen får inte utökas då dessa redan idag är mycket hårt belastade rent administrativt. Förhoppningen med samarbetet är förstas att det omvända ska ske.

Svensk Sjöfarts medlemsrederier ligger mycket långt framme inom internationell kvalitetsbenchmarking. Vi är måna om att bibehålla och vidareutveckla denna position varför man generellt sett är positivt inställda till hårda krav förutsatt att dessa gäller alla på samma sätt. Det är därför viktigt att betona att Sverige inte kan gå i bräschen med strängare krav än vad som sker i omvärlden. Detta skulle ytterligare urholka näringens konkurrenskraft. Däremot kan man vara pådrivande i att skapa strängare universella krav.

Den information som fokuseras i tullsamarbete kan i vissa fall vara att betrakta som konkurrensmässigt känslig. Det är viktigt att inte rubba konkurrensneutraliteten varför vi vill betona att myndigheter inte på något sätt får vidareförmedla information till tredje part.

## **2. Specifika kommentarer**

### **Förslaget till lag om ändring i tullagen (2016:253); 5 kap 2§.**

Regelverket måste ta hänsyn till den information som operatören faktiskt förfogar över. Det finns anledning för en operatör, relaterat till säkerhet (safety och security), som gör att denne inte alltid känner till lastbärarnas innehåll i detalj. Att äventyra detta skulle kunna få omfattande negativa konsekvenser såväl för den enskilde som för samhället i stort i händelse av yttre påverkan förorsakat av t ex sabotage.

### **Kap 5.1. Under rubriken Drift och Användning av tullinformationssystemet, s 16.**

I avsnittet står det att: *Kommissionen har dessutom rätt att kontrollera att medlemsstaterna inte ger oproportionerligt många myndigheter tillgång till informationen.* Detta är rimligt men man bör i sammanhanget vara medveten om att en myndighet kan bestå av allt från ett fåtal personer upp till i princip hur många som helst. Frågan är därför om det är antalet myndigheter som ska stå i fokus. Svensk Sjöfart menar att det är viktigare att kontrollera hur myndigheterna hanterar informationen.

### **Kap 7.1.**

Det är viktigt att säkerställa att sjöfarten som trafikslag inte missgynnas och att fraktörelserna inte försinkas när man ställer krav på fraktförare ska skicka information om containerrörelser. EUs, och Sveriges, ambitiösa mål om att flytta gods från väg till sjöfart och järnväg måste beaktas. Fraktföraren måste i möjligaste mån hållas utanför den process som denne inte har absolut makt över.

### **Kap 8.2.**

Konsekvenserna för företagen bedöms vara "ytterst begränsade". Fraktförarens informationsplikt för containerrörelser kan knappast, menar Svensk Sjöfart, betraktas som ytterst begränsade. Dels kräver de i vissa fall investeringar i system/teknik men viktigare är att det är ännu en tidskrävande uppgift som måste pressas in i fraktförarens vardag. Det är viktigt att Sverige inte inför strängare regler än omvärlden eftersom den geografiska konkurrensnackdelen då förstärks med en administrativ dito.

Göteborg den 12 augusti 2016

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström  
vVD och Näringspolitisk chef