

Transportstyrelsen

601 73 Norrköping

REMISSYTTRANDE

Er beteckning TSF 2014-282

Göteborg 2015-08-10

Remiss av förslag avseende föreskrifter om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet

Föreningen Svensk Sjöfart tidigare Sveriges Redareförening har givits tillfälle att yttra sig i ovan rubricerat ämne.

Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart har genom åren haft en god dialog med Transportstyrelsen främst utifrån syftet att ytterligare hitta effektiva lösningar som kan gynna både näringen och myndigheten och som dessutom beaktar en utvecklingen som sker inom svensk sjöfart och de utmaningar den står inför. Klimatet för dialogen är god och tät och vi har hittat ett antal punkter som gemensamt prioriteras.

Vad gäller den remissade föreskriften *Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter för sjöfartsområdet* vill Svensk Sjöfart särskilt välkomna myndighetens målsättning med full delegering till de s.k. klassificeringssällskapen med ikraftträdande 1/1 2016 och de därmed angivna avgiftsreduceringarna. Detta kommer att ge positiv effekt för våra medlemsrederier och också öka det svenska registrets attraktionskraft.

Vi har däremot fortsatt mycket svårt att acceptera den helt förändrade policyn vad gäller avgiftsuttag för tillsyn i hamn (såväl svenska som utländska fartyg) vad gäller svavelhalten i bränsle som redan införts samt en kommande sådan för barlastvatten. Vi anser att detta strider mot de principer som gäller inom sjöfarten internationellt och att både myndigheten och regeringen gömt sig bakom sin avgiftsmodell. Vi anser att regeringen har fullt mandat att omedelbart undanta dessa kontroller från principen om full kostnadstäckning. I första hand ser vi att dessa kontroller ska vara

finansierade av staten så länge fartygen följer reglerna och i andra hand vill vi att det för svenska fartyg ska anses vara inkluderat i de årsavgifter som var tänka att inkludera besiktningar och tillsyn.

Svensk Sjöfart stödjer Näringslivets Transportråds remissyttrande där de konstaterar att de svenska transportmyndigheterna i dag inte koordinerar sina olika avgiftshöjningar utan att besluten fattas i stuprör myndighet för myndighet. Vi stödjer därav förslag om att samtliga transportmyndigheter - Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina befintliga avgifter (både före och efter bildandet av myndigheten) och också sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar utifrån det totala avgiftsuttaget för varje kollektiv.

Vi önskar också att se att myndigheten gör en komparativ översyn över sina avgifter för att registrera fartyg i det svenska registret jämfört med andra register i vårt omedelbara närområde, främst Danmark.

1. Inledning

1.1 Allmänna kommentarer

Då Sjöfartsinspektionen var en del Sjöfartsverket finansierades verksamheten genom avgifter för tillsyn samt genom ett visst tillskott från farledsavgifterna. Sjöfartsinspektionens totala kostnad var cirka 150 miljoner kronor varav ca 100 miljoner täcktes via farledsavgifter. En motsvarande överföring skedde sedermera från farledavgiften (Sjöfartsverket) till Transportstyrelsen. Detta tillskott har fasats ut enligt plan och Transportstyrelsen har istället kompenserat sig genom att ta ut höjda tillsynsavgifter. Sjöfartsverket i sin tur har dock inte sänkt uttaget av farledsavgifter med motsvarande 100 miljoner. Detta gör att det totala avgiftsuttaget för svenska rederier ökat markant genom dessa år. Vi förutsätter dock fortsatt att Sjöfartsverkets farledsavgifter minskar med det belopp som kostnaderna för Sjöfartsinspektionen medförde. Detta är en dialog som pågår med departementet. Vi har saknat denna typ av helhetsanalys i avgiftsuttag från de båda myndigheterna. Analyserna görs tyvärr enbart i varje stuprör för sig. Vi stödjer därför Näringslivets Transportråds remissyttrande där de konstaterar att de svenska transportmyndigheterna i dag inte koordinerar sina olika avgiftshöjningar utan att besluten fattas i stuprör myndighet för myndighet. Vi stödjer därav förslag om att samtliga transportmyndigheter - Trafikverket, Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen koordinerar sina befintliga avgifter (både före och efter bildandet av myndigheten) och också sina framtida avgiftshöjningar och genomför gemensamma, samlade konsekvensanalyser av förslag till höjningar utifrån det totala avgiftsuttaget för varje kollektiv.

Kostnadskonsekvensen för stora delar av det svenskflaggade tonnaget blev kraftigt höjda tillsynskostnader under denna inledningsfas. I den nya avgiftsmodellen träffades färjerederierna särskilt hårt. Därför har frågan om full delegering till s.k. klassificeringssällskap varit särskilt viktigt för att därigenom leda till större flexibilitet men också sänka tillsynsavgifterna.

Vi vill inledningsvis också påminna om de juridiska grunderna på vilket Transportstyrelsen sätter sina avgifter. Riksdagen har genom beslut om proposition 2010/11:30 beslutat att

Transportstyrelsens verksamhet omfattande tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning bör finansieras med avgifter samt hanteras på ett enhetligt sätt mellan trafikslagen.

Självkostnadsprincipen skulle råda vid avgifternas fastställande om inte regeringen bestämmer något annat. Att då såsom infrastrukturministern (se bilaga) och även den tidigare GD för Transportstyrelsen uttala sig att regeringen inte har något mandat att påverka frågan om avgiftsuttag för ex. tillsyn av svaveldirektivet, är inte juridiskt korrekt. Vi anser därför att Regeringen råder över frågan och uppmanar myndigheten att snarast lyfta möjligheten att finansiera vissa inspektioner genom andra sätt än direkta avgifter mot brukarkollektivet.

1.2 Tillsyn av internationella konventioner i svensk hamn (svenska såväl som utländska fartyg)

Tillsyn av fartyg i svensk hamn sker normalt genom hamnstatskontroll. Den internationellt vedertagna avgiftsprinciper för hamnstatskontroll är att fartyg vilket blir föremål för en hamnstatskontroll inte beläggs med någon kostnad om fartyget klarar kontrollen medan en avgift tas ut om fartyget påvisas med allvarliga brister. . Det är helt i enlighet med internationella principer som alla länder följer så också Sverige.

Det har de senaste åren varit en stor debatt både nationellt och internationellt över den avgift som sedan den 1 januari 2015 tagits ut av den svenska myndigheten för kontroll av svavelhalten i fartygens bränsle. Tveksamheten till denna avgift har ett antal olika bakgrunder. För det första har regelverket som reglerar svavelhalten i fartygsbränsle varit ikraft genom ett EU direktiv sedan 1999. Detta regelverk är alltså inget nytt. Trots detta ansåg Transportstyrelsen att de helt plötsligt enligt lag var "skyldiga" att ta ut avgift för just denna typ av tillsyn trots att samma tillsyn dagen innan den 31/12 2014 och i åratal innan dess var kostnadsfri om fartyget uppfyllde regelverket. Detta för att täcka en kostnad av 2 miljoner hos myndigheten för svavelprover allt medan svensk industri och rederinäring bär kostnadsökningar på så mycket som 4,5 till 6,4 miljarder kronor per år¹. Bara för ett rederi som Stena är kostnadsökningen för SECA-direktivet 350 miljoner kronor per år dvs. ca. 1 miljon kronor per dag. Stora besparingsåtgärder har vidtagits vid de flesta svenska rederier där trafiklinjer ses över, fartyg tas ur trafik, kollektivavtal omförhandlas etc. Att då staten säger att de inte klarar en merkostnad på 2 miljoner kronor per år känns inte rimligt. Att sedan myndigheten och ministern gömmer sig bakom motivet att riksdagen har bestämt att det ska vara så känns både fegt och osolidariskt mot den otroligt stora miljöömställning som sjöfarten står inför.

Vi noterar att myndigheten i sin remiss om avgiftsförändringen som enda argument för införandet av en avgift anger att *"Transportstyrelsen anser att kostnaden ska belasta avgiftsanslaget. Anledningen är att en utökning av avgiftsanslagsramen går i linje med den finansieringsprincip som gäller i övrigt där myndigheternas verksamhet ska vara självfinansierad."* Inget annat land som Svensk Sjöfart känner till har infört en liknande avgift och protester från bl.a. Internationella Redareföreningen

¹ Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle – slutredovisning Trafikanalys Rapport 2013:10

(ICS) har därför framförts till Sverige. Protesten framfördes av flera skäl, bl.a. att detta strider mot de erkända avgiftsprinciperna vid hamnstatskontroll samt att de skapar en stor rädsla för att tillsynen för sjöfartens kommande miljökrav (ballastvatten, fartygsåtervinning, kväveutsläpp) kommer att finansieras på liknande sätt. Onekligen är det precis det vi nu ser sker genom detta remissförslag. Vi noterar att Sverige väljer att gå en helt egen väg för tillsyn av utländska fartyg jämfört mot alla andra världens länder med motiveringen att *"detta går i linje med finansieringsprinciperna"*.

Vi uppmanar återigen myndigheten att föra en dialog i frågan med regeringskansliet för att finna en mindre kontroversiell lösning eftersom vi anser att myndigheten och regeringen har rådighet i denna fråga.

Dock finner vi det anmärkningsvärt att våra medlemsföretag, vilka skött sig i alla de år dessa regler gällt, efter den 1/1 2015 ska betala för de kontroller Transportstyrelsen utför för att bygga upp sin riskbaserade tillsynsmodell. Kostnaden för att bygga upp denna kunskap torde därför ligga på staten och inte på näringen.

1.3 Avsnittet jämförelse med avgifter i andra länder

Vi noterar att samma text och tabell använts i årets konsekvensutredning som förra året. En referens för tabellen ex. från vilket år siffrorna visas hade varit mycket uppskattat för att kunna avgöra hur relevant dessa siffror är. Vi skulle uppskatta en aktuell uppdatering av dessa siffror och ex. en studie av Trafikutskottet utvärdering i ämnet (2014/15:RFR9).

I konsekvensutredningen konstateras i år liksom tidigare år att: *"Det är intressant att just avgifterna i Finland är relativt höga då det de facto i år flaggats 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 registrerar sitt fartyg utan att övriga ramvillkor styr i större mån. Exempelvis påverkar skattereglerverk, bemanningsregler och regler för sjöfartsstöd valet av flaggstat i större utsträckning än administrationskostnader"*

Svensk Sjöfart har tidigare påpekat att vi drar en annan slutsats än ovan och är av uppfattningen att ingen av de ovan nämnda faktorerna enskilt är helt avgörande vilken flagga ett rederi väljer att sätta på sina fartyg. Vissa faktorer väger tyngre än andra och mycket är beroende på fartygstypen och trafikområde. Det är helheten som räknas och det finns ytterligare en rad påverkande faktorer som får stor betydelse. Från näringens 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 att en av de initiala diskussionerna när det projekteras för en nybyggnation mellan ett varv och rederi handlar vilken flagga man ska bygga till; vilka regelverk som gäller, de nationella särreglerna, flaggstatsnärvaro/ inspektion, delegering till klassificeringssällskapen, etc.

2. Ny avgifter

2.1 Barlastvattenkonventionen

Vi förstår att ett helt nytt tillsynsområde kommer att kräva nya besiktningar, certifikat m.m. och har inget att invända mot detta i princip. Vi önskar att övriga kostnader för besiktning m.m. ingår i den årsavgift som fastställs av myndigheten. Våra rederier betalar redan idag en ansevärd årsavgift exempelvis betalar en större färja 250.000 kr/år. Idén med dessa årsavgifter var just att enkelt se vad det kostar att ha sitt fartyg i det svenska registret och vi vänder oss därmed emot att nya besiktningssavgifter läggs utanför detta system.

Vi noterar att kostnaden för att söka dispens från barlastvattenkonventionen har fastställts till en fast kostnad på 48.300 kronor. Vi ser framför oss att många av våra fartyg med trafik i begränsade områden kommer att behöva söka dispens och vi utgår från att myndigheten tagit höjd för detta i avgiftsarbetet. I övrigt delar vi myndighetens syn för kostnadsfördelning att inte den första ska bestraffas på bekostnad av de som kommer senare.

Vad gäller tillsyn av barlastvattenkonventionen i hamn vill vi göra gällande samma principer som angivits under p. 1.2 ovan d.v.s. att slumpmässig kontroll (tillsyn av efterlevnad) ska vara avgiftsfri om fartyget uppfyller reglerna såsom varit fallet för alla tillsynskontroller innan den 1/1 2015. I andra hand önskar vi att detta kommer att ingå i de årsavgifter som tas ut för de svenskflaggade fartygen.

2.2 Fartygsregistret

Vi vet att frågor om registrering är en av de saker våra rederier anser prioriterade. Vi har stora förhoppningar på ökad service och öppettider etc. och vi hoppas att myndigheten prioriterar dessa frågor såsom en del av den inflaggningslots som nu införts.

Vi noterar att myndigheten höjt avgiften för att registrera in fartyg och samtidigt som den har sänkt avgiften för avregistrering. Vi hoppas att detta inte speglar vilka ärenden myndigheten önskar se i framtiden. Det är redan idag jämförelsevis dyrt att registrera fartyg i Sverige och att i detta skede höja ex. avgiften för registrering av nybygge samtidigt som regeringen satsar för att öka attraktionskraften i den svenska flottan och främst attrahera nybyggnationer tillbaka till det svenska registret vore mycket olyckligt och en fel signal till näringen. Att höja dessa avgifter utan att presentera för näringen en analys övereffektiviseringar inom området skett alternativt att en högre servicenivå införts är inte något vi förespråkar. Föreningen föreslår att myndigheten avvaktar med dessa avgiftsförändringar till dess en större analys av dessa två kriterier kan presenteras dvs. effektivisering kontra servicenivåförändring.

3. Förändrade avgifter – fartyg

3.1 Delegering till klassificeringssällskap

Föreningen har under året haft ett mycket gott samarbete med Transportstyrelsens Sjö- och Luftfartsavdelning och stödjer helt det arbete som avses leda till full delegering till de s.k.

klassificeringssällskapen för både last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Det beslut som nu tagits att detta skall gälla från och med den 1/1 2016 är mycket efterlängtat och välbehövligt. Detta kommer också att rent generellt leda till att öka det svenska registrets attraktionskraft. Vi delar också uppfattningen om de avgiftsintervall som anges i föreskriften dvs. att de som har full delegering enbart betalar 20 % av avgiften samt att de som delvis delegerar betalar 40 % av avgiften.

Vi är som sagt mycket tacksamma att full delering till klassificeringssällskapen nu är en möjlighet. Innan dess drev myndigheten istället ett parallellt spår med systemtillsyn något som föreningen inledningsvis var positiv till. Denna process har varit mycket mödosam och har tagit mycket tid och pengar i anspråk. För ett rederi som Tallink-Silja har det utöver uppbyggnadskostnaderna på stora belopp inneburit stora årskostnader på minst ca. 2 årsarbetskrafter utöver kostnader för system och annat. Detta är investeringskostnader som nu bara går till spillo då systemet aldrig ledde till de effektiviseringar i tillsyn som föreningen och myndigheten hade förväntat sig. Det är nu därför av yttersta vikt att delegering till klassen verkligen blir av för att undvika ytterligare effektiviseringsförluster.

3.2 Avgift säkerhetsorganisation

Det går inte att utläsa vad förändringen gällande tillsyn av säkerhetsorganisation avser vare sig i föreskrifttexten eller konsekvensanalysen. Vi har därför svårt att ha någon uppfattning om den förändringen.

3.3 Avgift för svavelkontroll

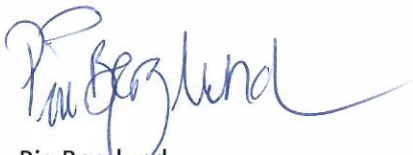
I remissen anges att en avgift ska tas ut på 3.500 kr för kontroll av svavelhalten i bränsle. Svensk Sjöfart motsätter sig denna avgift av de skäl som nämns ovan under punkt 1.2. Nu visar sig att denna avgift också skall höjas vilket vi inte heller kan stödja. Ska denna finnas kvar vill vi i andra hand att den inkluderas i årsavgiften.

3.4 Konsekvenser

Det är svårt att bedöma de konsekvenser som anges under detta kapitel då det inte anges någon referens för dessa ex. vid jämförelser av registreringsavgifter. Nu konstaterades det bara att Sverige ligger högt utan att det analyserats varför det är så. Vi utgår från att myndigheten noterat regeringens och riksdagens ambitioner att öka andelen svenskflaggade fartyg och att en mer utförlig och separat analys av inflaggningskostnader görs i detta syfte. Här bör Riksdagens utvärdering 2014/15:RFR9 kunna tjäna som vägledning.

Göteborg som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Pia Berglund

VD

Svensk Sjöfart, Swedish Shipowners' Association
Address: Östra Larmgatan 1, SE-411 07 Göteborg, Sweden.
Phone +46 31 384 75 00 E-mail: info@sweship.se, www.sweship.se
Reg No 857201-3871, Domicile Göteborg