

Transportstyrelsen
Jon Priebe
601 73 Norrköping

Remissyttrande

TSF 2016-59

Göteborg 2016-09-13

Remissvar avseende föreskrift om avgifter inom Transportstyrelsens verksamhet

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.

Transportstyrelsen har som huvudsaklig verksamhet myndighetsutövning i form av tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning samt regelgivning inom transportområdet. Myndighetens finansiering innebär att tillsyn, tillståndsprovning och registerhållning ska finansieras genom avgifter, medan regelgivning ska finansieras genom skattemedel. Myndighetens inriktning är att årligen se över och revidera avgifterna i syfte att uppnå självkostnadstäckning, och ett i övrigt ändamålsenligt avgiftsuttag.

Från Föreningen Svensk Sjöfart är vi i stora delar positiva till remissförslaget.

Den del som rör den periodiska tillsynen möter på ett konstruktivt sätt den verklighet rederierna nu befinner sig i där en väsentlig del av de svenska statutory-certifikaten för konventions fartyg nu är delegerade till erkända klassificerings-sällskap. Rederiernas kostnader för tillsynen, som nu faktureras av klassificerings-sällskapen, kan i framtiden på ett tydligare sätt balanseras mot Transportstyrelsens fasta årsavgifter.

Transportstyrelsen har hörsammat rederiernas begäran om enkelhet och tydlighet i föreskriften som styr tillsynsavgifterna. Det blir nu förutsägbart för rederierna att budgetera dessa kostnader och variablerna är få. Bruttotonnage-tillägget (0,5 kr/BRT över 999BRT) har nu tagits bort. Likaså de svårtolkade delegeringsrabatts-nivåerna på 80 % respektive 60 %. Dessa är nu ersatta med en fast årsavgift om 30,000 kr oavsett fartygstyp (10 §) för de rederier som valt att delegera fullt ut i enlighet med de ingångna klassavtalen. Detta är en utveckling i rätt riktning.

Vi noterar dock att de fartyg som fortfarande lyder under Transportstyrelsens periodiska tillsyn får väsentligt ökade kostnader. I detta förslag med 20 % vilket måste anses vara en mycket kraftig höjning. Huvudorsaken till detta ligger i ett arv från åren 2009-2013 är då det årliga bidraget på 40 miljoner kr till Transportstyrelsens tillsynsverksamhet från Sjöfartsverkets (Sjöfartens) farledsavgifter togs bort. Kostnadsbalans har fortfarande inte infunnit sig trots kraftigt förhöjda tillsynsavgifter för rederierna och effektiviseringar hos Transportstyrelsen. 2013 infördes ett nytt avgiftssystem som baserades på brukarprincipen. En i teorin rättvis modell där de som använder systemet rimligen

också ska betala för tjänsterna och följaktligen de som inte använder tjänsterna friskrivs från avgiftsuttag. Samtidigt måste man komma ihåg att det är en modell som förutsätter en homogen och kritisk massa av "betalare" för att kunna nå sina intäktsmål och fortfarande är ett tvingande tillsynssystem. För att dämpa kostnadsutvecklingen i tillsynsarbetet ser vi hur Transportstyrelsen kontinuerligt anpassar och effektiviserar sin organisation till de nya förutsättningarna. Trots detta noterar vi ständigt oproportionerligt höjda avgifter och förstår samtidigt de bakomliggande faktorerna. Transportstyrelsen är en föreskrivande myndighet vars beslut ska vila på hög kompetens. I detta perspektiv menar vi från Svensk Sjöfart att det nu är tid att (om)-definiera/fördela vilka kostnader som ska ingå i tillsyn, tillståndsgivning och registerhållning i förhållande regelgivningsdelen som finansieras med skattemedel.

Utan tillskott i form av en ökad skattefinansierad del som dämpar en orimlig kostnadsutveckling för tillsynsverksamheten kan vi från Svensk Sjöfart inte se någon annan utveckling än att konsekvenserna för de rederier som är kvar i Transportstyrelsens periodiska tillsynssystem fortsatt får leva med kraftiga årliga avgiftshöjningar för att täcka Transportstyrelsens kostnader trots myndighetens effektiviseringsarbete.

16 §. Avgift för kontroll av svavelhaltigt bränsle.

För tillsyn som innebär ombordkontroll av svavelhalten i fartygs-bränsle ska en avgift på 3 500 kronor per provtagningstillfälle tas ut. För annan tillsyn enligt svavelförordningen (2014:509) samt för provning av ärenden enligt samma förordning, ska en löpande avgift tas ut enligt 2 kap. 7 §.

Vårt förslag är att 16 § i sin helhet stryks.

Svensk Sjöfart är fortsatt starkt kritiska till denna avgift av skäl som framgår i Svensk Sjöfarts remissvar rörande TFS 2014-282.

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

Inget annat sjöfartsland har infört en liknande avgift vad Svensk Sjöfart känner till. Protester från Internationella näringslivsorganisationer har framförts till Sverige. International Chamber of Shipping framförde kritik som pekar på att avgiften strider mot erkända avgiftsprinciper vid hamnstatskontroll samt att de skapar en stor rädsla för att tillsynen för sjöfartens kommande miljökrav, ballast, återvinning, kväve kommer finansieras på liknande sätt.

Svensk Sjöfartsnäring är världsledande inom miljö- och sjösäkerhetsarbete. Som näring fokuserar vi på frågor som handlar om innovativa och progressiva miljö-och säkerhetslösningar. Det är dessa frågor svensk sjöfart ska gå i bräschen för. Vår svenska sjöfartsnäring "behöver inte" skuggas av specialkonstruerade svenska avgiftsregler som sjöfartsvärlden tidigare inte sett eller känner till. Internationellt uppfattas det som ett icke "fair" avgiftsuttag.

Föreningen Svensk Sjöfart



Tryggve Ahlman