

Tullverket

Till: adm.ledningsstod@tullverket.se

2025-04-15

Diarienummer: TV 2025–07345

Remissvar: TULLVERKETS FÖRSLAG TILL FÖRESKRIFTER OM KOSTNADSFRIA LOKALER OCH ANORDNINGAR

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet i Sverige och resten av världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har mottagit ovanstående remiss till följd av att Tullverket avser att besluta nya föreskrifter om Tullverkets kostnadsfria lokaler m.m. Tidigare allmänt råd i tullordningen (TFS 2016:2) till 4 kap. 4 § tullagen (2016:265) och 6 a § föreskrifter om Tullverkets befogenheter vid inre gräns (1996:21) upphävdes i samband med genomförandet av den nya tullbefogenhetslagen (2024:710). Tullverket skriver i den konsekvensutredning som gjorts att bakomliggande lagstiftning inte har setts över i sak sedan den trädde i kraft 1 januari 1974 vilket begränsar Tullverkets möjlighet att lasta berörda transportföretag för vissa behov som Tullverket de facto har vid kontroll av resande, deras fordon och bagage i hamnar och på flygplatser m.m. Man skriver att den nya tjänsteföreskriften förväntas träda i kraft den 1 juni 2025.

Svensk Sjöfarts medlemmar som bland annat består av rederier som transporterar gods och passagerare tillgängliggör lokaler för Tullverkets räkning som det är idag. I samband med den nya tullbefogenhetslagen (som föreningen inte fått för remiss) har den rubricerade nya föreskriften föreslagits i vilken utökad ansvar läggs på transportören vilket Tullverket inte bedömer utgör en ökad belastning på transportföretagen som berörs. Det är enligt vår bedömning inte möjligt att den konsekvensutredningen som gjorts och presenterats på ett rättvisande sätt beskriver företagens konsekvenser av de nya föreskrifterna. I det presenterade förslaget finns flera otydligheter och därmed osäkerhetsmoment om vad dessa föreskrifter kommer innebära för transportföretag som ställer lokaler, parkeringsplatser och arbetsområden till förfogande kostnadsfritt till Tullverket. Det är därför inte vår bedömning att föreskrifterna bidrar till ökad klarhet i vad som gäller.

I och med att det ställs krav på moderniserade lokaler är det oklart om transportörer som redan tillhandahåller lokaler ska tvingas renovera/modernisera sådana och vilken standard som ska uppnås.

Vidare är det också upp till Tullverkets bedömning, såsom det utläses, att komma överens om service. Idag ska inte bara lokalerna ha viss standard, lämplighet för olika användningsområden

(utredningsrum, hundrum, vilrum, pausrum etc.) och tillhandahållas kostnadsfritt, utan det krävs också underhåll, inklusive utbyte av ljuskällor vid behov, och drift såsom uppvärmning, vatten, avlopp, el, belysning, städning, fönsterputsning, sophämtning och snöröjning. I konsekvensutredningen står det att det är olika från plats till plats och att ”vad som ingår behöver parterna därför komma överens om i varje enskilt fall utifrån förutsättningarna på platsen”. I detta avseende är formuleringen vag och den bidrar inte till förståelse vad det innebär att ”komma överens”.

Det är av oerhörd vikt att den uppdaterade föreskriften inte bidrar till att vi i framtiden får skönsmässiga bedömningar och kravställningar, utan det måste finnas en verklig möjlighet för transportören att få saken opartiskt prövad om kraven känns betungande. En ordnad process och tydligare regelverk vore att föredra istället för att t.ex. enskilda transportörer ska behöva ta ställning om vad som är rätt.

Konsekvensutredningen:

Konsekvensutredningen, i detta fall, påstår, att skillnaderna inte kommer bli särskilt betydande dock saknas i denna del förtydliganden. Tullverket skriver ”För att säkerställa att Tullverket vid sin behovsbedömning i varje enskilt fall även beaktar kostnader och olägenheter för berörda företag samt grundläggande förutsättningar på platsen föreslås en proportionalitetsprincip som myndigheten ska beakta i sin kravställning. Denna reglering innebär inte att ett företag kan vägra de krav som Tullverket ställer, utan att Tullverket är skyldigt att beakta enskilda intressen i varje enskilt fall.”

Ovan formulering bidrar dessvärre med osäkerhet hur detta ska göras eller om det finnas någon som helst möjlighet för transportören att invända på ett strukturerat sätt. I en föreskrift som ska erbjuda förtydliganden är det anmärkningsvärt att det lämnas åt slumpen hur dessa lokaler ska utrustas från transportörens sida.

Det vore önskvärt för ökad tydlighet att det anges miniminivåer som företaget kan bocka av att det är uppfyllt, och inte vara föremål för subjektiva bedömningar som kan variera från plats till en annan.

Avsaknad av komparativ analys

Det är viktigt att poängtera att företagen inte ska lastas med mer administration eller ekonomisk börda, i synnerhet för att kunna bedriva sina verksamheter så effektivt och konkurrenskraftigt som möjligt. Detta leder oss in på den komparativa analys som Tullverket borde ha presenterat i samband med remissen men som lyser med sin frånvaro. Vi får inte glömma att transportföretag i Sverige ska förhålla sig till regelverk i andra länder, där de har trafik. I denna remiss finns ingen komparativ analys hur olika tullverks samarbeten med företag i fråga om lokaler etc fungerar i andra medlemsstater. Med tanke på att vi på den inre marknaden behöver beakta att regelverk är konkurrensneutrala är det uppseendeväckande att ingen sådan analys gjorts. Det är enligt våra medlemmar tydligt att de svenska reglerna avviker och är betydligt mer betungande än exempelvis de danska reglerna. På danska sidan är det en väsentligt mer begränsad omfattning på vad som krävs i jämförelse med den svenska sidan vad gäller ett rederis ansvar, nämligen; en liten lokal för uppehåll, samtal etc., tillgång till toalett och parkering, tillgång till hamnområdet respektive gångbro för att utföra inspektioner av fordon eller passagerare etc. Därutöver krävs endast en sparsam utrustning. Sammantaget är således omfattningen av helt annan magnitud, trots att lagstiftningarna ställer liknande krav.

Avsaknad av Definition av transportföretag:

Definitionen av vad som utgör ett transportföretag som befordrar passagerare från ett annat land behöver ytterligare förtydligande. Exempelvis bör inte hamnar för rent godsflöde som undantagsvis tar passagerare behöva anpassa sig efter den här lagstiftningen.

Utöver vad som anges i 8§ (sid 3):

Tullverket ska i varje enskilt fall väga behovet av lokaler och anordningar på den aktuella platsen mot enskildas kostnader för åtgärden.

I ovan paragraf är det vår mening att det bör förtydligas och även skriva in i 8 § att kostnaden ska stå i proportion till nyttan av lokalerna.

Givet alla de synpunkter som angetts, framstår det som optimistiskt att ikraftträdandet av den nya föreskriften kan ske den 1 juni 2025 då transportörer behöver få besked om ovan oklarheter vilket sannolikt behöver remitteras och därefter aviseras i god tid före ett planerat ikraftträdande. Vi ser också som sagt att en nödvändig komparativ analys saknas vilket skyndsamt behöver göras för att inte riskera att svenska regler blir konkurrensneddrivande för våra svenska transportörer.

Svensk Sjöfart har trots att vi är branschorganisation för svenska rederier inte tagit emot denna remiss från Tullverket utan erhållit den via sina medlemmar. Vi vill härmed meddela att remisser som berör rederier är mycket angeläget att de tillsänds direkt till Svensk Sjöfart på info@sweship.se.

Svensk Sjöfart står till förfogande vid eventuella frågor.

Stockholm som ovan

För Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder, näringspolitisk expert