

Sjöfartsverket
601 78 Norrköping
Att: Sven Carlsson

Stockholm
2019-09-02

Ert dnr
19-03047 & 19-03048

Vårt dnr
2019/105 & 106

Remissvar angående dels förslag till ny avgiftsföreskrift avseende Sjöfartsverkets lotsavgifter (SJÖFS 2018:19) och dels förslag till ny avgiftsföreskrift avseende Sjöfartsverkets farledsavgifter (SJÖFS 2018:18)

Näringslivets Regelnämnd NNR har beretts tillfälle att avge yttrande över ovan nämnd remiss och anför följande;

Bakgrund

Remisserna innehåller förslag till föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter (SJÖFS 2019:X) samt föreskrifter om farledsavgifter (SJÖFS 2019:XX).

Sjöfartsverket har för avsikt att genomföra en höjning av lotsavgifterna med cirka fem procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2018:19. Det föreslås även ett förtydligande av beställningsrutinen kring genomfartslotsningar i Öresund.

Sjöfartsverket har för avsikt att genomföra en höjning av farledsavgifter med cirka två procent från gällande avgiftsnivåer i SJÖFS 2018:18 från och med den 1 januari 2020. Det föreslås vidare att rabatten för kryssningsfartygens turn around anlop stegvis tas bort. Det föreslås också att en mindre förändring sker angående möjligheten att använda periodvisa farledsdeklarationer för bunkerfartyg så att rederiet efter avslutad månad redovisar samtliga genomförda anlop under månaden. Remisen innehåller även en förändring avseende giltighetstid för miljöcertifikat, så att verifieringsdatumet kommer att ligga till grund för beräkning av miljörabatt.

Inledning

NNR menar att avgifternas storlek och myndighetens bakomliggande kostnader beror på många olika faktorer i utformningen av myndighetens verksamhet. Med en väl utformad verksamhet där effektiviteten och måluppfyllelsen är det som styr kan avgifterna hållas låga

och företagens upplevelse av avgifterna som relevanta och rimliga maximeras. NNR kommer därför i remissvaret inte enbart att bemöta det konkreta förslaget på avgiftsnivåer utan också att belysa bristen på underlag som möjliggör för remissinstanserna att ta ställning till myndighetens effektivitet och måluppfyllelse.

Avgifter

NNR finner det naturligt att Sjöfartsverket har de godaste avsikter att utforma sina avgifter på bästa sätt med utgångspunkt i dokumenterad arbetstid och dokumenterade gemensamma kostnader. NNR menar dock att även de godaste avsikter kan förfelas om inte underlagen tål att utsättas för en kritisk granskning av externa organ inom exempelvis näringslivet. NNR menar att branschen självklart ska få möjlighet att ta ställning till rimligheten i arbetstid och gemensamma kostnader för varje typ av myndighetsservice. För att kunna ta ställning och kritisera krävs en tydlig redovisning av den interna data som myndigheten besitter och en sådan redovisning saknas helt i remissunderlagen. NNR menar att remissunderlagen måste kompletteras i det här avseendet och ånyo remitteras, innan beslut i ärendet kan fattas.

Exempel på underlag som efterlyses av NNR är hur många anlöpsärenden/lotsuppdrag som utförts, hur många timmar som spenderats på respektive ärendetyp/uppdragstyp, kostnader för sjukfrånvaro, IT-kostnader, lokal-, ekonomi-, juridik- och arkivkostnader etc. Uppgifter av sådan karaktär får anses vara vitala för att omvärlden ska kunna avgöra om det faktiskt är avgifter som motsvaras av erhållna motprestationer och inte en form av dold skatt som debiteras företag i berörd bransch.

Effektivitet

NNR vill angående avgifterna till Sjöfartsverket framhålla att avgifter per definition inte ska vara en finansieringskälla för utgifter som faller under statens generella ansvar som exempelvis vissa former av myndighetsutövning. Även kostnader som är kopplade till hur myndigheten drivs, och som kan bero på bl.a. personalpolitik och organisation, är frågor som påverkar effektiviteten i arbetet och bör enligt NNR finansieras på annat sätt och inte via ökningarna i avgifterna. En transparent kostnads- och intäktsredovisning för respektive avgift och mottagargrupp är i detta sammanhang därför viktig. Av kostnadsredovisningen är det vidare viktigt att det framgår vilka typer av kostnader som denna innefattar och hur kostnaderna fördelar sig på dessa.

Internationell konkurrenskraft

Utifrån underlaget går det inte att få någon uppfattning om hur de svenska avgifterna förhåller sig till andra länders avgifter. NNR menar att det på sjöfartsområdet finns exempel på avgiftsmodeller i andra länder som innebär lägre direkta kostnader för företagen. NNR anser att Sjöfartsverket bör göra en djupgående analys som kan ge ett underlag för en jämförelse av avgiftsnivåerna i omvärlden i förhållande till de som svenska företag behöver betala. Inom sjöfartsområdet finns omfattande internationella inslag och den europeiska marknaden blir alltmer avreglerad och gemensam och därför behövs en internationell jämförelse. En viktig del i arbetet bör också vara att hitta lösningar som snarare bidrar till att förstärka de svenska företagens konkurrenskraft än försvaga densamma.

Nationell konkurrenskraft

Sjöfartens konkurrenskraft som transportslag gentemot andra transportslag såsom exempelvis lastbilstransport, behöver tas upp i konsekvensutredningen. NNR frågar sig vilka effekterna på exempelvis transportvolymerna blir av de aktuella höjningarna när transportköparna jämför de olika transportslagen med varandra.

Redovisningen av avgiftshöjningar gäller enbart de aktuella höjningarna för det närmsta året. Transportköparnas val av transportslag påverkas inte enbart av den senaste höjningen utan långt mer utav de långsiktiga trenderna när det gäller transportkostnader. De senaste årens höjningar av farledsavgifter och lotsavgifter behöver därför redovisas i ett sammanhang så att den långsiktiga trenden framträder. Konsekvensutredningen behöver kompletteras i detta avseende för att kunna ligga till grund för beslut.

Extern utvärdering

NNR har länge påtalat vikten av att det regelbundet görs och redovisas en oberoende granskning/uppföljning av systemet för att fastställa avgifter, för att bl.a. se om det uppskattade antalet timmar som ligger till grund för uttaget av avgifter, är rimliga. Det bör också ingå att granska om den modell som används för finansiering är den mest kostnadseffektiva utifrån ett företagsperspektiv. Att en intern granskning och uppföljning görs räcker inte enligt NNRs uppfattning.

Något som en utvärdering särskilt bör titta på, enligt NNRs uppfattning, är hur avgifternas utformning har påverkat det miljöarbete som många aktörer inom sjötransportsektorn är djupt involverade i. Konsekvensutredningen av det aktuella förslaget behöver kompletteras med en utvärdering av de förändringar av avgifterna som skett de senaste åren. NNR menar att avgifternas storlek och utformning måste beskrivas i relation till de mål som Sjöfartsverket har att arbeta mot, exempelvis miljömålen.

Slutsats

Med anledning av bristerna i underlagen anser NNR att Sjöfartsverket behöver göra en kompletterande konsekvensutredning för förslagen samt skicka ut densamma på förnyad remissrunda innan beslut om nya avgifter kan fattas.

Näringslivets Regelnämnd NNR

August Liljeqvist