



Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Förslag om ändringar i förordning (1994:14) om statliga myndigheters betalningar och medelsförvaltning

### Sammanfattning

I bilaga till remissen "Förslag om ändringar i förordning (1994:14) om statliga myndigheters betalningar och medelsförvaltning" föreslår Riksgäldskontoret att förordningen fullt ut även ska gälla affärsverken. För närvarande gäller förordningen affärsverken endast vid betalningar som direkt berör en inkomstitel eller ett anslag.

Sjöfartsverket kan inte ställa sig bakom ett förslag som inskränker handlingsfriheten och därtill innebär en ökad kostnad såväl direkt som indirekt i form av ökad administration. Staten som helhet skulle inte heller vinna på detta eftersom förslaget är kontraproduktivt då Sjöfartsverkets medelsförvaltning redan idag sker kostnadseffektivt och med högsta möjliga säkerhet.

### Förslaget

I förslaget anges följande punkter som sammanfattar den rådande grundsynen för utveckling av det statliga betalningssystemet:

- Förmedlingen av de statliga betalningarna bör ske på ett utifrån statens synvinkel kostnadseffektivt sätt. Ränteförluster skall minimeras och fördröjningar skall undvikas.
- Det statliga betalningssystemet ska vara anpassat till statens redovisningssystem och statens samlade informationsbehov.

Datum  
2006-04-24

Vår beteckning  
0399-06-01342

- Det statliga betalningssystemet ska vara så utformat att det skapas valfrihet för allmänheten och myndigheterna att välja den betalningsförmedlare som bäst passar betalningsavsändarens eller betalningsmottagarens behov. Valfriheten möjliggör konkurrens mellan olika betalningsförmedlare och främjar den långsiktiga effektiviteten i betalningsförmedlingen.
- Det statliga betalningssystemet ska vara så sammansatt att hög säkerhet garanteras. Kriterier för behörighet till systemet ska definieras. Myndigheternas säkerhetstänkande ska öka. Säkerhet i betalningsförmedling ska garanteras.

Ovanstående grundsyn sammanfaller helt med Sjöfartsverkets syn på hur medelsförvaltningen ska ske och hur den de facto sker inom Sjöfartsverket idag.

I kommentar och motivering till föreslagna ändringar förs en diskussion kring affärsverkens särställning jämfört med andra myndigheter. Den ordning som för närvarande råder anses bland annat öka statens totala räntekostnader genom att affärsverken fritt kan såväl placera medel som uppta lån i affärsbanker. Här råder det ett missförstånd om vad som gäller för Sjöfartsverket och för övriga affärsverk. Att endast vissa regler i betalningsförordningen gäller för affärsverken innebär inte att dessa har fritt spelrum på finansmarknaderna. Sjöfartsverket styrs av de villkor som anges i regleringsbrevet. Där framgår under villkor för avgiftsbelagd verksamhet (7.4) att högst 25 procent av det kassamässiga överskottet får placeras på räntebärande konto i bank. Återstoden ska sättas in på räntebärande konto hos Riksgäldskontoret. I praktiken finns endast en mindre del av det kassamässiga överskottet på räntebärande konto i bank, i genomsnitt omkring 5 procent.

I Sjöfartsverkets regleringsbrev anges även att Sjöfartsverket inom en total ram om 350 miljoner kronor får uppta lång- och kortfristiga lån. Riksgäldskontoret ska vid upplåning ges möjlighet att lämna anbud. Det är självfallet i Sjöfartsverkets intresse att kunna uppta lån på mest fördelaktiga villkor.

Ovanstående innebär således att likviditetshanteringen redan idag så gott som uteslutande finns hos Riksgäldskontoret. Sjöfartsverket ställer sig positivt till att få möjlighet att avropa de statliga ramavtalen. Noteras bör dock att Sjöfartsverkets befintliga avtal prismässigt håller samma, och i vissa delar lägre, nivå som de nuvarande statliga ramavtalen. Det skulle således i dagsläget inte innebära någon besparing om Sjöfartsverket skulle avropa de statliga ramavtalen.

Datum  
2006-04-24

Vår beteckning  
0399-06-01342

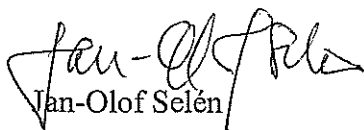
I förslaget anges även att utrymmet för i många fall kostsam finansiell leasing skulle försvinna om affärsverken skulle omfattas av betalningsförfordningen. Sjöfartsverket har inga dylika leasingavtal. Ett fåtal leasingkontrakt avseende tjänstebilar finns, dessa är dock under utfasning då ett beslut fattades under 2004 att samtliga nytillkomna tjänstebilar ska köpas.

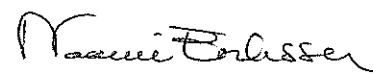
Ovanstående resonemang kan tolkas som att det för affärsverkens del inte har någon praktisk betydelse om betalningsförfordningen ändras så att den även omfattar affärsverken fullt ut. Sjöfartsverket vill dock framhålla att en dylik ändring av förfordningen skulle medföra betydande administrativt merarbete. Affärsverken ingår förvisso i den statliga redovisningsorganisationen och konsolideras i årsredovisningen för staten. Dock är inrapporteringen till statsredovisningssystemet kraftigt begränsad jämfört med övriga myndigheter eftersom det endast är anslagsutfall som rapporteras löpande. Om förordningsändringen skulle genomföras innebär det att affärsverken löpande måste rapportera även in- och utbetalningar på separata S-koder till statsredovisningen. Med tanke på att statsredovisningssystemet inte är anpassat till affärsverkens verksamhet och kontoplaner skulle detta innebära ett betydande merarbete och därmed ökad kostnad.

### Slutsats

Om förslaget införs trots dessa sakliga argument emot, anser Sjöfartsverket det väsentligt att en analys av effekterna på verkets ekonomi först måste genomföras. Dessutom måste anpassningar göras i statsredovisningssystemet så att affärsverkens merarbete minimeras.

I handläggningen av detta ärende, som har beslutats av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit ekonomidirektören Eva Nilsson och redovisningschefen Noomi Eriksson, föredragande.

  
Jan-Olof Selén

  
Noomi Eriksson