



The Swedish Shipowners' Association

Näringsdepartementet
Transportenheten

103 33 Stockholm

KOMPLETTERANDE REMISSYTTRANDE

Er beteckning N2010/6763/TE
Göteborg 2011-01-30

Sveriges Redareförenings kompletterande yttrande beträffande SOU 2010:73, Svensk Sjöfarts konkurrensförutsättningar

Sveriges Redareförening har före remisstidens utgång funnit några nya förhållanden i anslutning till utredningen och remissomgången som föreningen anser viktiga att göra regeringen uppmärksam på.

Av detta skäl lämnas härmed ett kompletterande yttrande till föreningens tidigare yttrande, daterat 2011-01-24.

1. Utredningens bilagor

1.1 Statskontorets studie

Sveriges Redareförening anser att det är en stor brist att endast två av de tre studier som på utredarens uppdrag genomförts, har bilagts utredningen. Den tredje studien, som är utförd av statens egen expertorganisation, Statskontoret, bilades ej utredningen. Denna studie, med titeln "Stadig eller flexibel kurs? Om sjöfartspolitik i sex länder" (Statskontoret 2010:17), har därmed nästan helt kommit att förbises av många remissinstanser¹. Detta är synnerligen beklagligt, särskilt eftersom Statskontorets studie är unik i sitt slag och utomordentligt heltäckande och informativ. När Redareföreningen i samband med att utredningen skulle gå i tryck flera gånger påtalade vikten av att Statskontorets studie bilades utredningen blev svaret att det skulle göra slutrapporten alltför sidmässigt omfattande. Statskontorets studie bifogas (bilaga 1).

1.2 Linköpingsforskarnas studie (utredningens bilaga 3)

De två övriga studierna har redan kommenterats i Redareföreningens huvudyttrande (bilaga 2 i huvudyttrandet). Sveriges Redareförening vill emellertid upprepa tidigare framförd kritik mot att utredningen inte skulle ta upp skatteaspekter. Frånvaron av skatteaspekter i utredningen har fått till följd att Linkö-

¹ Inte ens på regeringens hemsida där SOU 2010:73 med bilagor finns utlagd, anges att Statskontorets studie är en del av utredningen.

plingsstudien ("Samhällsekonomisk analys av svenskt sjöfartsstöd", utredningsbilaga 3), vid sidan av att ha fått ett snedvidret inflytande på utredningsresultatet, även särskilt påverkat många remissinstansers uppfattning om kostnaderna för svensk sjöfart på ett felaktigt sätt.

Föreningen vill även framföra att föreningen redan i ett tidigt skede under utredningen framförde sin syn på hur ett internationellt skeppsregister ("Fjärrfartsregister", se utredningens sida 122) kunde utformas. Den centrala frågan om att sjöfartsstöd ej skall betalas för lastfartygen i fjärrfarten inom det internationella skeppsregistret framgår ej av utredningen och det framgår definitivt inte av Linköpingsstudien. Det har lett till att Linköpingsstudien även i detta avseende kommit till helt oriktiga slutsatser där de felaktiga sifferuppgifterna framstår som mest flagranta. Som förväntat har detta lett till missuppfattningar vilket framgår av flera remissyttranden. I några remissyttranden förkastas sjöfartsstödet med stöd av den med orimliga förutsättningar utarbetade Linköpingsrapporten som bifogats utredningen.

Utredningen har dessutom helt bortsett från den massiva och väl underbyggda kritik som Linköpingsrapporten fick från större delen av utredningens referensgrupp² redan medan utredningen pågick.

1.3 Intervju- och anlöpsstudie (utredningens bilaga 4)

Den under tidspress genomförda intervjustudien lämnar en hel del övrigt att önska. Tyvärr har ett antal ej namngivna chefers otillräckligt underbyggda uppfattningar om svensk sjöfarts betydelse för Sverige och den svenska industrin lyfts fram som sanningar. Den intervjuade populationen har dessutom avgränsats med en tveksam och för övrigt högst summariskt angiven metod. Tyvärr har flera remissinstanser tagit intervju- och anlöpsstudiens slutsatser ad notam utan någon källkritik. Remissinstanserna skall kanske inte lastas för detta. De måste kunna förutsätta att en statlig utredning innehåller sakligt underbyggd information som samlats in med vetenskaplig metodik.

Även utredningsmannen refererar okritiskt till studiens slutsatser. Detta görs trots att kritik mot studiens metod och avgränsningar gjordes redan medan utredningen pågick. Från flera håll inom den svenska industrins toppskikt dementeras emellertid de märkliga slutsatserna i intervju- och anlöpsstudien. Det framgår av redan nu inkomna remissyttranden och t ex beskedet från AB Volvo's koncernledning som bifogats Redareföreningens huvudytrande 2011-01-24.

2. Konkurrensverkets yttrande

Konkurrensverket har i ett yttrande (2011-01-20 dnr 575/2010) okritiskt accepterat slutsatserna av de två studier som kommenterats under 1.2 och 1.3 här ovan.

Konkurrensverket fortsatta yttrande utgörs av ett citat från ett yttrande man lämnade på en utredning för 16 år sedan. Verkets svar är lösryckt ur ett annat sammanhang och har inget med den svenska sjöfartens konkurrenskraft att göra, särskilt inte mot bakgrund av EU's Maritima Strategi och EU's State Aid Guidelines för Maritime Transport, som Sverige för övrigt ställt sig bakom.

² Referensgruppen bestod bland andra av representanter för SEKO, Sveriges Skeppsmäklareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Sveriges Redareförening, Sjöbefälsförbundet, Skärgårdsredarna, Lighthouse, Sjöfartens Analys Institut, Sjöfartens Utbildnings Institut, Sjöfartsforum mfl

Sjöfarten är en näring med speciella villkor och förutsättningar som verkar på en totalt internationaliserad marknad. EU's regelpaket är helt unikt för den europeiska sjöfarten och dess motsvarighet förekommer inte inom andra näringar. I fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt art 107, behandlas statsstödsfrågan. EU:s statsstödsregler "State Aid Guidelines for Maritime Transport" utgör ett undantag från Romfördraget genom beslut av Kommissionen.

Konkurrensverkets yttrande saknar med andra ord relevans. De jämförelser verket gör har inte med den aktuella frågan att göra, dvs frågan om inrättandet av ett svenskt internationellt skeppsregister. Eftersom Konkurrensverket är en betydelsefull myndighet befarar Sveriges Redareförening att yttrandet får ett genomslag som inte står i rimlig proportion till yttrandets vederhäftighet.

3. Beredskapsaspekter

Utredningen viftar undan sjöfartens betydelse för Sveriges beredskap i händelse av ofred. Sveriges Redareförening har i sitt huvudyttrande framfört att föreningen bl a anser att "skyddet av Sveriges försörjning och oberoende i händelse av förändrade omvärldsförutsättningar" endast kan lösas genom de förslag som föreningen lämnar i sitt yttrande.

Med anledning av detta vill föreningen även hänvisa till bifogad (bilaga 2) ledare i Sjöfartstidningen (nr 1/2011), "Vad är ett avtal värt i ofärdstider?" I denna artikel belyses flera av de frågor som har att göra med den svenskflaggade handelsflottans stora betydelse för Sveriges försörjning i händelse av ofred.

4. Regelförenkling

I Sveriges Redareförenings yttrande 2011-01-24 tas under punkten 9 Regelförenkling upp frågan om utredningens för rederierna kontraproduktiva förslag om att ändra i Sjölagen för att förhindra dubbelregistrering. Såsom tidigare framförts under utredningsarbetet vänder sig Sveriges Redareförening mot utredarens förslag och anser att det är försvårande för de svenska rederierna. Föreningen vill gärna komplettera med de synpunkter som framförs i bifogad artikel (bilaga 3) från Sjöfartstidningen (nr 1/2011), "Varför förbjuda dubbelregistrering?"

Med vänlig hälsning

Göteborg, dag som ovan

SVERIGES REDAREFÖRENING



Håkan Friberg



Per A. Sjöberger

Bilagor:

- 1 Statskontorets studie "Stadig eller flexibel kurs? Om sjöfartspolitik i sex länder" (2010:17)
- 2 Ledare i Sjöfartstidningen nr 1/2011 "Vad är ett avtal värt i ofärdstider?"
- 3 Artikel i Sjöfartstidningen nr 1/2011 "Varför förbjuda dubbelregistrering?"