

Näringsdepartementet

103 33 STOCKHOLM

**SOU2010:73 Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar
(N2010/6763/TE)**

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har fått möjlighet att lämna synpunkter på utredningen Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73). Utredningens uppdrag har varit att se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Dessutom ska förutsättningarna för sjöfart under svensk flagg belysas och förslag lämnas till åtgärder för stärkt konkurrenskraft, inklusive möjligheten att införa ett svenskt internationellt fartygsregister.

Av utredningen framgår att sjötransporter är en internationell näring. Svenskt gods fraktras i stor utsträckning med fartyg som inte är registrerade i Sverige, en stor del av de svenska sjöbefälen arbetar på fartyg som inte har svensk flagg och det finns internationella marknader för bränsle, kapital m.m. samt internationella regelverk. Trots detta varierar konkurrenskraften mellan olika länders flottor. Detta förklaras av olika kostnadsstrukturer men också av det faktum att flera länder, inklusive Sverige, har vidtagit olika typer av stödåtgärder för att stärka sjöfarten under respektive lands flagg.

Utredningen avgränsas i huvudsak till stöd med avseende på bemanningskostnader vilket innebär att skattefrågor exkluderas. Stödet till den svenska rederinäringen omfattar två huvuddelar:

- a) Nettoavtal för last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Detta innebär att man inte tar ut inkomstskatt och sociala avgifter av svenska sjömän, vilket är den högsta stödnivån som EU tillåter.
- b) TAP-avtal för tillfällig anställd personal. En viss del av bemanningen ombord på lastfartyg i internationell trafik kan bestå av utländska medarbetare enligt svenskt kollektivavtal. Arbetsmarknadens parter kommer överens om andelen TAP-anställda.

Trots dessa stödformer bedöms bemanningskostnaderna på svenskregistrerade lastfartyg vara högre än på fartyg som är registrerade i andra europeiska länder, bl.a. därför att andra länder har en högre andel anställda på TAP-avtal.

Utredaren konstaterar att tillgången till svenskflaggade fartyg inte har någon avgörande betydelse för det svenska näringslivets konkurrenskraft. VTI har ingen anledning att ifrågasätta denna slutsats.

VTI uppskattar att utredningen genomför en samhällsekonomisk analys för att bedöma nyttan av svenskregistrerade fartyg och sätta denna nytta i relation till kostnaderna för dagens stöd och för alternativt utformade stödformer. I samtliga de fall som studeras beräknas samhällsekonomiska förluster uppkomma framför allt pga. att svensk arbetskraft arbetar i sjöfartsbranschen i stället för i en bransch med högre produktivitet där arbetsgivarna betalar de fulla kostnaderna. Denna slutsats är, enligt VTIs bedömning, naturlig eftersom det inte finns några egentliga marknadsmisslyckanden som åtgärderna försöker korrigera.

Det är också positivt att utredningen använder samma typ av samhällsekonomisk analys som används i samband med nationella väg- och järnvägsinvesteringar där hela samhället – dvs. både hushåll, företag och offentlig sektor – ingår i genomlysningen. Sådana analyser utgår dock från ett nationellt perspektiv och avgränsas till svenskt territorium. Det är ett mindre problem att t.ex. utländska trafikanter in särbehandlas i nationella investeringskalkyler. Sjötransporter är dock, som nämns ovan, synnerligen internationella och VTI anser att utredningen borde ha diskuterat avgränsningsproblematiken.

Utredaren listar ett antal så kallade mervärden med en svensk sjöfartssektor och svenskflaggade fartyg. Man konstaterar att det kan finnas tre mervärden av betydelse att bibehålla en svensk sjöfartsnäring; att påverka arbetet inom internationella organisationer vad gäller miljö- och säkerhetsfrågor, att upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige samt att bidra till uppfyllelse av målen för EU:s sjöfartspolitik. För att realisera dessa mervärden krävs, enligt utredningen, att den svenska handelsflottans behålls i nuvarande omfattning.

VTI menar att det inte är självklart att en bibehållen svensk handelsflotta är ett lämpligt sätt att uppnå dessa mervärden. Det saknas också en diskussion av alternativa sätt att realisera dessa mervärden. VTI menar att det hade varit lämpligt att genomföra en samhällsekonomisk analys som bedömer effektiviteten med alternativa metoder att skapa dessa mervärden. Inte heller är argumentationen kring mervärdena i sig övertygande och det är därmed inte säkert att dagens stödnivå – om man skulle välja att ligga kvar – är rätt avvägt.

Om inte åtgärder vidtas för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft görs vidare bedömningen att utflaggningen kommer att fortsätta. Därför föreslås, bl.a. utgående ifrån resultaten i den samhällsekonomiska analysen, att konkurrensförutsättningarna bör stärkas genom att andelen TAP-anställda på svenska fartyg ökas i en snabbare takt än vad som är möjligt med dagens överenskommelser. Det är dock något oklart vilken betydelse dagens maximala andelar har och hur stora förändringar förslaget innebär med dagens situation. Å ena sidan anges att den maximala andelen TAP-anställda är 50 % som utökades år 2010 till 75 % . Samtidigt förfaller det som att andelen de facto har legat på drygt 10 % . Om målet trots allt är att behålla storleken på svensk sjöfartsnäring delar VTI utredningens slutsats att en ökning av andelen TAP-anställda, genom samarbete mellan arbetsmarknadens parter, framstår som en tilltalande lösning.

Vidare föreslår utredningen att det ska inrättas en innovationsfond och att utarbetar ett forskningsprogram för sjöfarten. VTI stödjer dessa förslag även om förslaget behöver konkretiseras.

Dessutom föreslår man att sjöfartsstöd bör lämnas till samtliga fartyg som omfattas av Kommissionens riktlinjer. Det kan tyckas naturligt att skapa likvärdiga förutsättningar mellan olika fartygstyper som är utsatta för internationell konkurrens. VTI saknar dock en diskussion om dessa tillkommande fartygstyper stärker de mervärden som enligt utredningen finns med en svensk sjöfartssektor, och i så fall hur man menar att mekanismen fungerar.

Näringsdepartementet har särskilt bett remissinstanserna bedöma utredningens slutsatser kring ett internationellt fartygsregister.

Utredningen genomför, som påpekats, en samhällsekonomisk analys av bl.a. att införa ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) vilket enligt resultatet är förknippat med betydande samhällsekonomiska kostnader. VTI berömmar utredningen för att genomfört en sådan analys och ifrågasätter inte slutsatsen men har ovan betonat behovet av att diskutera avgränsningen.

Utredningen avråder dessutom från att inrätta ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) med hänsyn att det krävs ändringar i [den svenska] arbetsrätten som är av sådan karaktär att de strider mot internationella konventioner som Sverige har ratificerat. VTI saknar dock en diskussion om hur den europeiska sjöfartspolitikerna kan och bör utvecklas i ljuset av återkommande nationella krav på internationella register. Väljer man, trots utredningens slutsatser, att fortsatt diskutera införandet av ett svenskt internationellt register anser VTI att en sådan diskussion måste baseras på en idé om hur en konsistent europeisk politik inom området ska och kan formars.

Slutligen har utredningen inte diskuterat förslag inom skatteområdet. I Sverige betalas, i motsats till i många andra länder, bolagsskatt och ingen tonnageskatt. VTI menar att det är olyckligt att diskussionen om tonnageskatten, som också är en form av stöd till redelinäringen, inte ingår i utredningens uppdrag.

I detta ärende har stf generaldirektören Kent Gustafsson beslutat. Utredningsledare Inge Vierth har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har även avdelningschef Gunnar Lindberg deltagit.

För VTI

Kent Gustafsson
Stf generaldirektör