



Yttrande
31 januari 2011
Dnr: 6-19-10

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande om *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar* (Dnr: N2010/6763/TE)

Konjunkturinstitutet har inga synpunkter på rapportens beskrivning av sjöfartssektorn.

Rapportens syfte är att se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter samt att belysa konkurrensförutsättningar för sjöfart under svensk flagg. Rapporten presenterar också förslag på hur dessa mål kan uppnås. Konjunkturinstitutet anser generellt att rapporten har beaktat såväl de samhällsekonomiska som de politiska aspekterna. Konjunkturinstitutet har dock synpunkter på vissa av de slutsatser som dras.

Rapporten bedömer att de svenskflaggade fartygen har sämre konkurrensförutsättningar än fartyg från närliggande sjöfartsnationer och att det främst beror på bemanningskostnader. Ett sätt att sänka dessa kostnader är enligt rapporten införandet av ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS), vilket möjliggör att det på fartyg med svensk flagg blir möjligt att anställa billig utländsk arbetskraft. Rapporten påpekar dock att ett sådant register, för att uppnå de önskade resultaten, kräver regeländringar som är oförenliga med svensk arbetsrätt och internationella konventioner som Sverige har undertecknat. Skulle mot förmodan sådana ändringar införas, öppnas möjligheten för en icke önskvärd spridning till andra branscher. Rapporten rekommenderar därmed inte införandet av ett sådant register. Konjunkturinstitutet vill dock uppmärksamma att ett internationellt register tillämpas bland ett antal andra europeiska länder nämnda i rapporten.

Vidare föreslår rapporten en ökad andel tillfälligt anställd personal (TAP) på svenska fartyg för att sänka bemanningskostnaderna och öka konkurrenskraften. Konjunkturinstitutet anser att detta är ett välmotiverat förslag som delvis närmar sig grannländernas villkor och dessutom inte är budgetförsvagande.

Rapporten visar att dagens sjöfartsstöd (med eller utan ett SIS) leder till samhällsekonomiska kostnader. Intervjubarerade studier antyder att det svenska näringslivet inte är beroende av svenskflaggade fartyg eller rederier för tillgången till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Slutsatsen är att det inte finns ekonomiska argument för subventioner riktade till sjöfartsverksamheten utifrån en samhällsekonomisk analys. Konjunkturinstitutet delar rapportens uppfattning att de samhällsekonomiska kostnaderna av ytterligare stöd till sektorn inte kan berättigas då dessa inte kompenseras av potentiella intäkter. Generellt anser Konjunkturinstitutet att subventionering av en näringsgren vars tjänster kan köpas utomlands till ett lägre pris är svår att motivera ur ett ekonomiskt perspektiv.

Rapporten argumenterar dock för en bibehållen nivå på svensk handelsflotta och en därmed bibehållen nivå på sjöfartsstödet. Motiven är att:

- i) Det stärker Sveriges möjlighet att driva miljö och säkerhetsfrågor internationellt.
- ii) Det bidrar till uppfyllelsen av de strategiska målen för EU:s sjöfartspolitik.
- iii) Den existerande nivån på handelsflottan bidrar till att upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige.

Utredningens argument angående Sveriges möjlighet att driva miljö och säkerhetsfrågor internationellt och att bidra till de strategiska målen för EU:s sjöfartspolitik är inte tydliga. Tanken bakom detta resonemang förefaller vara att Sverige är ett föregångsland som kan bidra till utvecklingen i denna önskade riktning, trots en relativt

liten flotta. Konjunkturinstitutet anser dock inte att det är fastställt att den nuvarande nivån på handelsflottan är mer förenlig med detta mål än någon annan. För att uppnå vissa mål, såsom att påverka miljölagstiftningen och konkurrensförutsättningarna i EU, är det politiska samarbetet i EU mer ändamålsenligt än en specifik storlek på handelsflottan. Mot detta sista argument bör dock beaktas att enligt rapporten har nationer med stora egna flottor fått mer genomslag för sina synpunkter. Men det är inte heller uppenbart att om konkurrerande europeiska nationer (till exempel Danmark eller Norge) skulle ta över Sveriges marknadsandelar, kommer dessa länder vara sämre än Sverige på att driva EU:s sjöfartspolitik i en önskvärd riktning.

Det tredje motivet, enligt rapporten, för att bibehålla en svensk handelsflotta är att upprätthålla kompetensförsörjningen i Sverige. Rapporten svarar dock inte på frågan om denna kompetensförsörjning kan tillgodoses med utländsk arbetskraft eller med praktik och arbete av svenska sjömän på utländskt flaggade fartyg.

Trots att utredningens syfte var att lämna förslag på åtgärder *utanför* skatteområdet för att stärka konkurrenskraften, är författaren positivt inställd till att införa ett tonnageskattesystem. Konjunkturinstitutet har i ett tidigare remissvar gett sin syn på tonnageskatten. I Sverige är skatten rörlig och den så kallade nettomodellen tillämpas. Båda slagen av skatter kan utformas så att de uppnår samma nivå för en given produktionsnivå över en konjunkturcykel, dock kan de skapa olika incitament för att öka produktiviteten och därmed lönsamhet. Tonnageskatten är utan tvekan ett mer fördelaktigt system ur ett planerings-, administrativt och bokföringsmässigt perspektiv. Konjunkturinstitutet har inga invändningar på att införa ett tonnageskattesystem om det visar sig att nettomodellen är en konkurrenshämmande faktor. Vi bedömer att en mer utförlig studie av dessa skillnader kan vara nödvändig och hänvisar till *Tonnageskattentredningen* (SOU 2006:20).

Rapporten föreslår inrättningen av en innovationsfond och ett samlat forskning och innovationsprogram (FoI) som finansieras med sjöfartsstödet. Konjunkturinstitutet håller med om att FoI- och FoU-satsningar är viktiga och det ligger i sjöfartssektorns egenintresse att hålla dessa på en adekvat nivå. Innovationer som skräddarsyr lösningar till den svenska marknaden kan resultera i tjänster svenska (och utländska) kunder är beredda att betala mer för.

Allt annat lika borde sjöfartssektorn själv stå för sina FoU-investeringar. Dessa kan dock befinna sig på en för låg nivå om det visar sig att äganderätterna över dess positiva spridningseffekters inte kan fastställas. Det kan då vara motiverat att subventionera FoU. Konjunkturinstitutet anser att studien inte visar att dessa spridningseffekter skulle vara större (eller mindre) i sjöfartssektorn än i någon annan sektor, men anser generellt att det är bättre att använda sjöfartsstödet till FoI och FoU än till driftkostnader. I övrigt hänvisas till utredningen *Strategi för samverkan om forskning och innovation för ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem* (Dir. 2009:119).

I rapporten rekommenderas att även fartyg som inte utför transport av gods eller passagerare får sjöfartsstöd. Konjunkturinstitutet kan inte ta ställning till detta då beräkningar kring de samhällsekonomiska kostnaderna inte redovisas.

Rapporten lyfter också fram utflaggning av svenska skepp som ett problem. Konjunkturinstitutets anser att utflaggning görs av rederierna från ett lönsamhetsperspektiv och kan genom kostnadsänkningar höja sektorns produktivitet, vilket gynnar sjöfartssektorn. Lokalisering utomlands av de delar av verksamheten, som mer kostnadseffektivt kan bedrivas där, leder i allmänhet till samhällsekonomiska vinster. Generellt sett är det fel att ett högkostnadsland som Sverige försöker kompensera för de komparativa fördelar länder med låg skattesats eller billig arbetskraft har via subventioner.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mats Dillén. Föredragande har varit Damián Migueles.

Mats Dillén

Damián Migueles