

Saco  
Samhällspolitiska avdelningen  
Box 2206  
103 15 STOCKHOLM

CL/AH

**R:36.09 Effektiva transporter och samhällsbyggande ó En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31)**

Sveriges Fartygsbefälsförening (SFBF) har beretts möjlighet att avge synpunkter på Trafikverksutredningens slutbetänkande (SOU 2009:31) som har kartlagt och analyserat vissa verksamheter och funktioner hos myndigheter inom transportsektorn, däribland Sjöfartsverket. Vidare var det utredningens uppgift att föreslå lösningar, organisatoriska eller andra, som krävs för att bäst uppnå riksdagens och regeringens mål för den svenska transportpolitiken. Det är utredningens uppfattning att de samlade argumenten och förutsättningarna bäst förverkligas i en samlad trafikslagsövergripande myndighet, ett Trafikverk för sjö, luft, väg och järnväg.

SFBF är medlem i SACO och organiserar sjöbefäl i svenska fartyg såväl under svensk som under utländsk flagg. Föreningen begränsar därför sitt svar till att enbart beröra sjöfartsdelen.

Föreningen är ytterst bekymrad över utredningens ställningstagande, när det gäller den svenska handelsflottans framtid. Likaså de beslut som nu har fattats från regeringens sida, att tonnageskatt ej kommer att införas under överskådlig tid, vilket har lett till en avsevärd utflaggning till andra EU-länder, som kan tillhandha sådana stöd.

Regeringens vilja delas också genom utredningens syn på sjöfartsfrågorna där det framgår att: **öUtredningen anser principiellt att sjöfartsstödet inte kan motiveras av transportpolitiska skäl. Så länge stödet är sanktionerat av och tillämpas inom EU är det emellertid svårt att ensidigt ta bort stödet utan att riskera utflaggningö.**

Utredningen menar tydligen att något egentligt motiv för ett statligt åtagande, när det gäller en svensk handelsflotta, saknas i traditionell mening. Stödet motiveras i stället av att det finns andra EU-länder som stödjer denna näring och utan motsvarande stöd till den nationella sjöfarten skulle utflaggningen öka.

Ingenting nämns i delen om EU, om **varför** EU tillåter, eller till och med förordar, detta stödssystem. Så sent som i januari i år lade kommissionen fram ytterligare ett sjöfartspolitiskt program som svenska EU-nämnden ställde sig bakom, och likaså gjorde Kristdemokraterna det i ett eget förslag inom Alliansen. Där framhöll man klart och tydligt vikten av ett bibehållande av nationella handelsflottor inom EU och den kompetens som aktörerna inom näringen besitter. Sjöfartsfrågorna och de speciellt riktade åtgärderna för att bibehålla konkurrenskraftiga handelsflottor och en hög kompetens inom näringen berörs över huvudtaget ej i utredningens avsnitt om EU:s transportpolitik.

Denna kompetens behövs inom många delar inom transportsektorn, som t ex rederier, hamnar, stuverier, försäkringsbolag, klassificeringssällskap mm och inte minst inom myndigheterna med lotsar, sakkunniga inom Transportstyrelsen, Sjöfartsverket och Kustbevakningen.

Utöver detta tappar vi också våra påverkansmöjligheter i miljö- och sjösäkerhetsfrågor inom internationella organ som IMO, ILO och EU, då styrkan där många gånger baseras på den egna handelsflottans storlek. Detta inte minst mot bakgrund av att Sverige kan betraktas som en ö transportpolitiskt sett och att vi har en lång kuststräcka som vi skall skydda. Dessutom är det konstaterat att sjöfarten är ett mycket miljövänligt transportsätt och som vi bör värna om.

Enligt vår uppfattning kan vi inte enbart förlita oss på att andra länder inom EU skall sköta våra sjötransporter. Enligt vår uppfattning måste Sverige ha en egen handelsflotta, men för att klara av detta måste den svenska sjöfartsnäringen få segla på samma konkurrensvillkor som övriga EU-länder.

Vi delar alltså inte utredningens slutsats om att behovet av en handelsflotta under svensk flagg inte är motiverad ur transportpolitisk synpunkt.

Utöver EU:s möjligheter till stödåtgärder uppmanar nu EU medlemsländerna att öka rekryteringen till sjöbefälsyrket. Vi kommer säkert att utbilda ungdomar till näringen, men de kommer med all sannolikhet att försvinna ut under andra flaggor om de inte kan få tjänstgöra på svenska fartyg och därmed försvinner också återväxten av kompetensen i Sverige.

Vi är dessutom bekymrade över att de nya centraliseringarna - bildandet av Näringsdepartementet, det föreslagna Trafikverket och Transportstyrelsen - kommer att betyda att sjöfartsfrågorna decentraliseras på ett sådant sätt, att de kommer att negligeras i framtiden och hamna allt längre bort från de politiska beslutsfattarna.

### **Vägverkets färjor**

Utredningen har också föreslagit att färjeverksamheten inom Vägverket skall konkurrensutsättas, vilket enligt vår mening inte skulle leda till några effektivitetsvinster. Detta har vi kunnat konstatera inom andra delar där landstingstrafik har ersatts av privata företag. Det har bl a lett till oönskade effekter som har drabbat sjösäkerheten, vilket nu är föremål för utredning inom Transportstyrelsen. Vi ser dessutom det som ytterst viktigt att det finns egna reparationsvarv för att kunna säkerställa driften inom rimliga kostnadsramar.

SFBF är helt emot att Vägverkets färjelinjer skall konkurrensutsättas mot bakgrund av vad som beskrivits ovan.

Stockholm 2009-06-15

SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

Christer Lindvall

/Agneta Häll