

Näringsdepartementet
Diarienummer: N2017/07438/FF

Saltsjö-Boo den 5 april 2018

Remissvar på SOU 2017:95

Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring

Om Skärgårdsredarna

Föreningen organiserar i huvudsak rederier med passagerarfartyg i skärgårdstrafik.

Skärgårdsredarna är en branschorganisation för rederier med färje- och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare. Föreningen representerar 120 medlemsrederier med 370 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och 11 miljoner fordon. Sammantaget förfogar medlemsfartygen över 55 000 passagerarplatser.

Skärgårdsredarnas medlemsrederier är statligt, kommunalt eller privat ägda och svarar för nästan all fartygsbaserad kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik i Sverige. Många medlemsrederier är småföretag där redarna själva arbetar ombord på sina fartyg.

Skärgårdsredarnas medlemmar bedriver trafik över hela landet i skärgårdar, längs kusterna, i insjöar och kanaler. Trafiken är en förutsättning för en levande skärgård och har stor betydelse för turism och rekreation. Vägfärjorna är en del av det svenska vägnätet.

Drygt 75 procent av persontransporter i Skärgårdsredarnas medlemsfartyg sker i offentligt finansierad eller subventionerad kollektivtrafik. Resterande del är utflyktsbaserad linjetrafik, kryssningar, charter- och taxibåtsverksamhet.

Övervägande delen av fartygen är idag certifierade med passagerarfartygscertifikat för trafik i fartområde E.

Skärgårdsredarnas kommentarer på rubricerad utredning.

Skärgårdsredarna kan konstatera att vi inte är upptagna som remissinstans i remissmissivet. Det är något förvånande då våra medlemsföretag representerar ca 80% av alla rederier som sysselsätts i skärgårdstrafikens, insjöars och kanalers besöksnäringar. Vi noterar även att Skärgårdsredarna inte nämns som aktör inom besöksnäringens transportsystem. Vi hoppas detta förbiseende är ett olycksfall i arbetet och att det inte beror på okunskap hos utredaren.

Vi delar utredningens bedömning att det behövs mer hållbara transporter inom turism och besöksnäringen.

För att detta ska ske måste det skapas modeller för att finansiera investeringar i nybyggnation av moderna miljöanpassade fartyg. Det borde även vara möjligt att få stöd för modifiering av befintliga fartyg. Förutom detta behövs investeringar i kajanläggningar med ex. landström för laddning och plats för service och underhåll. Ett exempel för att påskynda omställningen till miljövänligare transporter kunde vara att skattebefria land-el för laddning även för fartyg med en bruttodräktighet < 400.

Regeringen har med sitt beslut om ändrat skeppsbegrepp försvårat möjligheten att finansiera nya fartyg <24 meter. Då skeppsbegreppet ändrats från 12 till 24 meter går det inte längre att ta ut inteckningar i fartyg <24 m och ex. få finansiering via skeppshypotek.

Väldigt lite utrymme i utredningen belyser problemet mellan skattefinansierad verksamhet och privat näringsverksamhet. Om denna fråga inte hanteras rätt är risken stor att privata rederier får svårt att överleva i konkurrens med skattesubventionerade transporter. Förutom problemen med trafikplikt är det även en utmaning att få rätt betalt för sina tjänster. Då det allmännas subventionsgrad kan uppgå till 50–65% av biljettpriset är det svårt för en privat osubventionerad verksamhet att konkurrera om besökarna.

Vi delar utredningens synpunkt om att det råder brist på dialog mellan besöksnäringen och kollektivtrafikansvariga myndigheter.

Sammanfattningsvis hoppas vi att berörda myndigheter blir bättre på att kommunicera med branschens aktörer. Vi hoppas även att de resurser som föreslås i utredningen inte bara går till nya utredningar och dyra konsulter utan även bidrar till konkret "verkstad".

Med vänlig hälsning

Skärgårdsredarna



Alf Norgren

VD