

Ref
Occ Se

Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



1998:49

Betänkande 2 från Utredningen om
sjöfartens struktur- och kapitalsituation

Kef
Occ Se

Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU

SOU

1998:49

Betänkande 2 från Utredningen om
sjöfartens struktur- och kapitalsituation



Statens offentliga utredningar
1998:49
Kommunikationsdepartementet

Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU

Betänkande 2 från
Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation
Stockholm 1998

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: fritzes.order@liber.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningsavdelning
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Tryckt av
REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1998

ISBN 91-38-20901-2
ISSN 0375-250X

Till statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet.

Regeringen bemyndigade den 15 maj 1997 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en utredare med uppdrag att utreda sjöfartens struktur- och kapitalsituation.

Med stöd av bemyndigandet förordnades den 22 maj 1997 landshövdingen, numera generaldirektören Birger Bäckström som utredare.

Till sekreterare utsågs den 26 maj 1997 Bertil Edin.

Till sekreterare utsågs den 9 december 1997 även ek.mag. Niklas Bengtsson.

Till experter förordnades den 22 maj 1997 departementssekreteraren Margaretha Granborg vid Näringsdepartementet, avdelningsdirektören Stig Näsman vid Närings- och teknikutvecklingsverket, förre verkställande direktören vid Skeppshypotekskassan Lennart Petersson och avdelningsdirektören Lars Vieweg vid Sjöfartsverket.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation (SSK-utredningen). Ett första betänkande (SOU 1997:171), "Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft" överlämnades till regeringen den 21 november 1997.

Jag överlämnar härmed ett betänkande om effekterna av avskaffandet av taxfree den 1 juli 1999.

Mariestad 25 mars 1998.

Birger Bäckström

Sammanfattning

Sverige är från transportförsörjningssynpunkt att betrakta som en ö. Den största delen av export- och importvolymerna transporteras på fartyg. Färjetrafiken är av strategisk betydelse för inte bara industrins utan även för turistnäringens transportbehov och utgör en viktig del av den svenska handelssjöfarten.

Det är vanskligt att med anspråk på träffsäkerhet beskriva konsekvenserna av att taxfree avskaffas den 1 juli 1999. Svårigheten ligger bl.a. i att bedöma hur marknaden och dess aktörer kommer att agera i den nya situation som då uppstår. Regelverket är ännu oklart. Andra förändringar kommer att påverka färjetrafiken, t.ex. Öresundsbron, förändringar av skatter på alkohol och tobak och ändrade införselregler.

Jag har vid min analys av konsekvenserna av taxfreeförsäljningens avskaffande inte funnit att några påtagliga strukturella effekter behöver befaras. Intäktsbortfallet blir dock betydande för flera färjerederier samtidigt som konkurrensen från andra länder med väsentligt lägre kostnader tilltar även på färjeområdet. En viss förändring av trafikmönstret kan också förutses.

Mina generella bedömningar är följande:

- Färjerederiernas intäktsbortfall blir besvärande stort.
- Priserna för godstransporter på färjorna måste höjas med genomsnittligt knappt ca 15 %.
- Vissa färjelinjer kan komma att läggas ned, medan andra får ny sträckning och nya tidtabeller.
- Sysselsättningen för mellan 700 och 1 200 personer beräknas försvinna, beroende på hur punktskattereglerna utformas.

- Ytterligare 500 tillkommer om rederierna som trafikerar Sverige, Svealandsområdet - Finland inte anser det praktiskt möjligt att lägga om all sin trafik mot tredje land.
- Ytterligare ca 300 arbetstillfällen försvinner inom färjenäringen genom Öresundsbron.
- Industrins transportförsörjning hotas inte.
- Några strukturella effekter på näringslivet behöver inte befaras.
- Turistströmmarna till Sverige påverkas inte i någon större omfattning
- En viss marginell ökning av lastbilstransporterna på väg blir följd.
- Kvarkenstrafiken kommer på sikt inte att kunna drivas utan stöd.

Kvarkenstrafiken kan ses som ett public-serviceintresse, liksom Gotlandstrafiken. Sverige och Finland bör därför gemensamt överväga upphandling av trafik för att säkra åretruntrafik.

Färjetrafiken har en avgörande betydelse för den svenska utrikes-handeln och utgör en viktig del av handelssjöfarten. Konkurrensen kommer sannolikt att öka inom färjesektorn. Det finns skäl att uppmärksamt följa utvecklingen och att på sikt överväga en likabehandling av färjesjöfart och annan stödberättigad sjöfart. Det åligger Sjöfartsverket att, i samråd med Rederinämnden, lämna årliga redovisningar av den svenska färjenäringens konkurrenskraft, inom ramen för uppdraget som innefattar hela den svenska sjöfartsnäringen konkurrenskraft.

Innehållsförteckning

1 UPPDRAGET OCH UPPLÄGGNINGEN AV ARBETET ..	1
2 TAXFREE.....	4
2.1 De nya villkoren	6
Moms	6
Punktskatt.....	7
Taxfreeförsäljning för ombordkonsumtion	7
2.2 Skattenivåer och införselregler.....	8
Skattenivåer.....	8
Införselregler	9
Ombordförsäljning av beskattade varor.....	10
2.3 Utgångspunkter för utredningen	11
3 FÄRJESJÖFARTEN I SVERIGE	12
3.1 Historik, utveckling och betydelse.....	13
Trafikvolymens utveckling under de senaste åren	14
Sveriges plats i färjesjöfarten	17
3.2 Färjemarknadens struktur i Sverige	19
Tonnaget på de svenska färjelinjerna	21
Nyckeltal för svenska färjerederier under perioden 1992 -1996	22
Intäktstrukturen på svenska färjelinjer 1997	23
3.3 Färjesjöfarten i sjöfartspolitiken	25
Rederistödet för olika fartygstyper.....	26
Villkor för färjesjöfarten i andra länder.....	26
4 VIDTAR VÅRA GRANNLÄNDER NÅGRA ÅTGÄRDER?.....	28
4.1 Danmark.....	28
4.2 Finland.....	29
4.3 Tyskland	30
4.4 Norge, Polen och Baltikum	31

5 KONSEKVENSER AV AVSKAFFANDET AV TAXFREE	32
5.1 Transportförsörjningen för industrin.....	32
Transportkostnaden	33
Regularitet och transporttid	35
5.2 Taxfree och turistströmmarna från utlandet	35
Motiv och mål för utländska turistresor	36
5.3 Regionala effekter	38
Sverige, Norrlandskusten (Kvarken) - Finland	38
Sverige, Svealandsområdet - Finland	42
Sverige - Baltikum, Polen	42
Sverige - Tyskland.....	44
Sverige - Danmark, Öresund.....	44
Sverige, Västkusten - Danmark.....	45
Sverige - Norge.....	45
5.4 Sysselsättningen.....	45
5.5 Statens inkomster och utgifter	47
5.6 Miljön	47
6 UTREDNINGENS FÖRSLAG	48
6.1 Förslag till åtgärder i Kvarken.....	49

BILAGA 1: FÄRJEMARKNADEN - TAXFREE EN KONSEKVENSANALYS

BILAGA 2: KOMMITTÉDIREKTIV

Figurförteckning

Figur 1: Före och efter taxfree.....	2
Figur 2: Totala volymer till och från Sverige 1993-1997.....	15
Figur 3: Totala volymer till och från olika regioner i Sverige, 1997...	15
Figur 4: Karta över färjelinjer 1996 (källa: SAI).....	19
Figur 5: Fördelning av kostnader, 1997	24
Figur 6: Fördelning av intäkter, 1997	24
Figur 7: Bruttotäckningsbidraget från restauration och butik.	25
Figur 8: Nyckeltal för fördelning av intäkter på vissa färjelinjer	39

Tabellförteckning

Tabell 1: Skatt på alkohol och tobak m.m. med gemensam marginal ..	9
Tabell 2: Trafikförändring mellan 1993 och 1996 (tusental)	16
Tabell 3: De största internationella färjelinjerna i världen.	18
Tabell 4: Alla färje- och vissa RoRolinjer på Sverige	20
Tabell 5: Flaggorna på färjorna till och från Sverige.....	22
Tabell 6: Anställda svenskar på svenska färjerederier som är medlemmar i Redareföreningen	46



1 Uppdraget och uppläggnings av arbetet

Enligt direktiven skall jag utreda sjöfartens struktur- och kapital-situation med inriktning på de mindre och medelstora rederierna. Direktiven tar upp tre områden som jag särskilt skall belysa; den svenska sjöfartsnäringens konkurrenssituation, effekterna av att den skattefria försäljningen upphör och slutligen struktur- och kapital-situation för i första hand de mindre och medelstora rederierna. Första delen (SOU 1997:171), "Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft" överlämnades till regeringen den 21 november 1997.

Detta betänkande avser effekterna av att den s.k. taxfree-försäljningen upphör vid halvårsskiftet 1999. Enligt direktiven skall jag "... göra en samlad analys av de effekter som avvecklingen av taxfreeförsäljningen skapar för industrin och färjesjöfarten". För att bilda mig en uppfattning om enskilda färjerederiers olika strukturer och strategier har jag träffat representanter för de stora rederier som trafikerar Sverige, berörda branschorganisationer i Sverige och våra grannländer, likväl som berörda ministerier. Jag har även mött företrädare för den svenska industrin och fackföreningarna.

Det finns krafter inom EU-länderna som verkar för att beslutet om att avskaffa taxfreeförsäljningen skall skjutas upp. Flera av dem jag träffat har sådana intressen. Jag utgår i detta betänkande från att beslutet om att avskaffa taxfree kommer att verkställas den 1 juli 1999.

Jag vill dock här redovisa vad jag har erfarit i frågan. Skälen för att förlänga undantaget från taxfreeförbudet som anförs är att: det skall

ges tid till att utreda konsekvenserna inom EU, rederinäringen behöver ytterligare tid för att genomföra den strukturställning som blir nödvändig och de regioner i Europa, som kommer att drabbas, är sådana som redan har hög arbetslöshet.

För att ett uppskov skall kunna beslutas krävs enighet av alla EU-länder. I våra kontakter med företrädare för rederinäringen och ministerier i olika länder har det redovisats en förväntan om att Tyskland skall aktualisera frågan om uppskov inom EU. Hur, när och framförallt om ett sådant initiativ kommer att tas är oklart.

Det går heller inte att idag bedöma sannolikheten av att ett uppskov kan bli verklighet och det faller utanför mitt uppdrag att bedöma angelägenheten och värdet av ett uppskov för Sverige.

Jag skall belysa effekterna av att taxfree avvecklas. Man måste dock alltid sätta in saker i sitt sammanhang. Jag vill därför visa några av de makrofaktorer som har påverkat färjesjöfarten i Sverige under tiden innan beslutet träder i kraft den 1 juli 1999. Jag visar dessutom några av de hot och möjligheter som följer efter detta beslut.

Perioden före taxfreeavvecklingen

- Depreciering av kronan
- Åtstramning av finanspolitiken
- Estoniakatastrofen
- Effekter av EU-medlemskapet, bl.a.
 - Nya införselregler
 - Ändrade tullregler

Perioden efter taxfreeavvecklingen

- Ändrade införselregler
- Öresundsbron är klar
- Valutaunionen implementeras
- Skärpta säkerhetskrav (Solas)
- Harmonisering av skatter och avgifter
- Eventuella nya EU-medlemmar

Figur 1: Före och efter taxfree

Jag har uppdragit åt Sjöfartens Analys Institut (SAI) att utarbeta en bilaga till detta betänkande. Merparten handlar om färjenäringen i allmänhet och den svenska färjemarknaden i synnerhet. Färjenäringen i Sverige har särbehandlats i sjöfartspolitikerna och omfattas därför inte av den sjöfartspolitiska utredningen från 1995 (SOU 1995:112), vilket har gjort en beskrivning av näringen och marknaden nödvändig. Resterande del av bilagan är beräkningar av

effekterna vilka är gjorda utifrån svar från färjerederier som trafikerar Sverige på frågor av ekonomisk natur.

Jag har i detta betänkande försökt visa taxfreefrågans betydelse för de svenska rederierna. Jag har bedömt effekterna på enskilda regioner för att sedan kunna bedöma hur färjenäringen, den svenska industrin, turistnäringen och miljön kommer att påverkas av avvecklingen av taxfree. Mina bedömningar grundar sig på nationella och regionala perspektiv.

En särskild uppgift som jag har fått är att belysa taxfreeförbudets effekter på Kvarkestrafiken, som bedrivs under förhållanden som i vissa hänseenden avviker från annan färjetrafik. Kvarkestrafiken har ägnats särskild uppmärksamhet i mitt arbete.

2 Taxfree

Jag skall nedan ge historiken bakom taxfree och även visa de tolkningar jag gör av de regler som träder i kraft när taxfree tas bort i trafiken mellan länder inom den Europeiska Unionen. Taxfree innebär i korthet att det är lagligt att sälja varor skattefritt för personligt bruk, ombord eller iland, på exempelvis färjor, flygplan och flygplatser skattefritt.

Den skattefria försäljningen är dock begränsad till följande kvantiteter per resenär¹:

- 1 liter sprit el. 2 liter starkvin
- 50 gram parfym
- 200 cigaretter el. 100 cigarriller el. 50 cigarrer el. 250 gram tobak
- Högst 2 liter starköl samt andra varor än de tidigare nämnda till ett högsta sammanlagt värde av 800 kr.
- 2 liter vin
- 0,25 liter eau de toilette

Den historiska bakgrunden till taxfreeförsäljningen finns i den traditionella skattefria status som sjöfarten hade på internationella vatten redan under 1800-talet. Två konventioner, Chicago-konventionen från 1944 och New York-konventionen från 1954, utvidgade möjligheten till försäljning på fartyg på internationellt vatten och gav samma rättigheter också till flygplatser. Bägge konventionernas syfte var att underlätta resandet över nationella gränser.

Detta regleras i artikel 28 k i det s.k. sjätte direktivet². Taxfree-reglerna inom EU omfattar befrielse från momsbeskattning för

¹ 3 kap. 30C § mervärdesskattelagen (1994:200)

² 77/388/EEG: Sjätte Rådskonventionen av den 17 maj 1977. Viktiga ändringar i direktivet är bl.a.: 91/680/EEG, 92/111/EEG och 94/5/EEG.

ombordförsäljning på fartyg och flygplan. Reglerna för befrielse från punktskatter ombord på fartyg och flygplan finns i artikel 28, direktiv 92/12/EEG.

Varubeskattningen inom EU består av punktskatter (eng. excise duty) och/eller mervärdesskatter (moms, eng. VAT). När jag i denna text skriver taxfree avser jag befrielse från båda skatterna, om ej annat anges. EU är enligt artikel 9 i Romfördraget en tullunion. Tullunionen omfattar all handel med varor och innebär att tullar på import och export, samt alla avgifter med motsvarande verkan är förbjudna mellan medlemsländerna. I syfte att harmonisera reglerna för varubeskattningen inom unionen antog därför EU:s ministerråd 1991 en ändring³ i sjätte direktivet, vilket harmoniserar metoderna för uttag av moms, och 1992 en ändring till⁴, som innebär gemensamma regler för hantering av punktskatter inom EU fr.o.m. 1993.

Undantagen från direktivet är flera och olika till sin karaktär. Taxfreeundantaget och det undantag som rör tillåten införsel av beskattade varor till Danmark och Finland är tidsbegränsade. Det finns också permanenta territoriella undantag. Dessa medför i skatte- och tullhänseende att taxfreeförsäljningen till resande till och från dessa områden kan fortsätta även efter den 30 juni 1999 och dessutom att import från dessa områden i förekommande fall utsätts för EU:s gemensamma yttre tullmur. Möjligheterna till fortsatt taxfreeförsäljning är naturligtvis gynnsam för turismen medan tullmuren är negativ för de aktuella områdenas näringsliv. I direktiven från 1991 och 1992 anges flera territoriella undantag T.ex. Helgoland (D), Ceuta (E), Kanarieöarna (E), Melilla (E), Livigno (I) och Lake Lugano (I). I samband med Finlands medlemskap i EU kom Åland att räknas till denna grupp. Ur utredningens perspektiv är detta väsentligt eftersom trafik som passerar internationellt vatten med destination i land utanför EU (tredjelandstrafik) behåller de

³ Direktiv 91/680/EEG.

⁴ Direktiv 92/12/EEG.

nuvarande villkoren för försäljning av taxfreevaror. Införselreglerna för taxfreevaror från tredjelandstrafik förändras inte heller.

Min utredning går ut på att studera konsekvenserna av att taxfree-undantaget upphör. För att kunna göra det har jag gjort vissa antaganden om hur olika regler skall tolkas när varorna beläggs med skatt.

2.1 De nya villkoren

Det finns många oklarheter och brister när det gäller reglerna för hur varor skall kunna beskattas rent praktiskt när taxfree-försäljningen upphör i juli 1999. Berörda myndigheter i olika länder, däribland Sverige, har ännu inte utarbetat regelverk för den praktiska hanteringen. Den svenska regeringen tillsatte dock den 18 december 1997 en utredning "Översyn av förfarandereglererna för punktskatter, m.m." (direktiv 1997:152) som bl.a. skall se över provianteringsförordningen och skattestatusen för ombordförsäljning efter den 30 juni 1999. Utredningen skall redovisas i oktober 1998. Det regler som idag finns innebär följande.

Moms

När det gäller hur momsen skall tas ut på varorna är reglerna inom EU ganska klara och regleras i artikel 8.1 i sjätte direktivet. Artikeln motsvaras av 5 kap. 2b§ mervärdesskattelagen som har följande lydelse:

"En vara som transporteras på fartyg, luftfartyg eller tåg under del av en passagerartransport mellan EG-länder, skall anses som omsatt i Sverige om avreseorten är belägen i Sverige. - - -

Med avreseorten avses den första orten för påstigning av passagerare inom EG. Detta gäller även om en del av transporten dessförinnan utförts utanför EG. - - -"⁵

⁵ (1997:331)

Det är alltså avgångslandets momsats som skall gälla. Den osäkerhet som eventuellt finns angående momsen är om det är lagligt för ett medlemsland att ta ut moms på varor som säljs på internationellt vatten.

Punktskatt

När det gäller hur punktskatt skall tas ut finns det också regler inom EU. Problemet är att de är svårt att förstå hur de skall fungera rent praktiskt. Det finns därför ett klart behov av att EU-kommissionen förklarar hur dessa regler skall tillämpas i god tid före den 1 juli 1999. Ett av de områden som anses vara osäkert är huruvida ett EU-land har rätt att ta ut punktskatt på varor som säljs på internationellt vatten. De flesta av de befintliga färjelinjerna mellan Sverige och ett annat medlemsland passerar internationellt vatten, men det finns speciella regler som gäller för enskilda färjelinjer. Territorialgränsen som hävdas av Sverige ligger 12 sjömil utanför kusten och det pågår diskussioner om att utvidga territorialområdet.

Taxfreeförsäljning för ombordkonsumtion

Beroende på en skattetvist mellan ett danskt färjerederi och tysk skattemyndighet (Faaborg-Gelting fallet⁶) har EG-domstolen meddelat en dom som kan tolkas som att nuvarande skattefrihet för ombordkonsumtion saknar stöd i tillämpligt EG-direktiv. Men för trafik mellan medlemsländer, som passerar internationellt vatten, kan knappast något enskilt medlemsland eller EU-institution reglera skattevillkoren under själva passagen. Det innebär möjlighet till fortsatt taxfreeförsäljning där. Frågan har sedan en tid diskuterats inom EU:s Momskomite, i vilken representanter för medlemsländernas finansministerier och EU-kommissionen deltar. Komitten synes inte vara beredd att vidta några åtgärder med anledning av EG-domstolens dom, varför det är rimligt att anta att nuvarande skattefrihet kan fortgå. EU:s beslut om att avskaffa tax-

⁶ C-231/94.

free och medlemsländernas skatte- och införselregler kommer där-
emot att förhindra införsel eller framtvinga beskattning av iland-
tagna taxfreevaror. Det är troligt att av rent praktiska kontrollskäl
möjligheten till taxfreeförsäljning, för konsumtion ombord, i före-
kommande fall utsträcks till att gälla redan vid hamnavgång.

2.2 Skattenivåer och införselregler

De nya villkoren leder oss in på något som är mycket betydelsefullt
vid en bedömning av effekterna av att taxfree avskaffas, nämligen
skillnaden mellan EU-ländernas skatter på alkohol och tobak samt
gällande och kommande införselregler för dessa varor.

Skattenivåer

Det danska skatteministeriet presenterade i december 1997 en
omfattande analys och värdering av verkningarna för Danmark av
upphörandet av taxfreeförsäljningen. I denna analys finns ett
omfattande siffermateriel över hur stora skillnader i skattenivåer det
är fråga om mellan olika EU-länder.

Bedömningar av nationella effekter av upphörandet av taxfree-
försäljningen hamnar oundvikligen i värderingar av konsumenternas
framtida köpbeteende. De nationer som har låga punktskatter bör
kunna attrahera en väsentlig del av den försäljning, som hittills har
skett skattefritt ombord på färjorna.

Skillnaderna är, som visas i tabellen nedan, stora på skatten av-
seende speciellt alkohol och tobak. Tabellen är från den danska
skattemyndigheten och arbetar med enhetliga marginaler för åter-
försäljaren, för att man skall kunna jämföra skattesatsernas effekt.
Skillnaden som visas är i svenska kronor.

Tabell 1: Skatt på alkohol och tobak m.m. med gemensam marginal

EU-land	Cigaretter	Sprit	Vin	Öl	Parfym- varor
	skatt	skatt	skatt	skatt	skatt
	SEK/ pkt	SEK/L 40%	SEK/75cl	SEK/ 33 cl	SEK/ st
Sverige	32	270	44	3	23
UK	29	127	27	3	16
Danmark	28	181	20	2	23
Irland	25	137	37	3	19
Finland	22	234	39	5	20
Frankrike	19	78	8	1	19
Tyskland	16	65	6	1	14
Belgien	18	87	13	1	19
Österrike	16	47	8	1	19
Holland	14	76	12	1	16
Luxemb	14	54	6	0	14
Italien	16	43	7	1	18
Grekland	16	54	7	1	17
Portugal	23	50	8	1	16
Spanien	15	41	6	1	15

Valuta kurs från november 1997. 1 SEK = 1,16 DK, SAI källa: Skatteministeriet Danmark

Införselregler

För varor för personligt bruk som transporteras mellan medlemsländer av resenär gäller särskilda regler. De innebär i korthet normalt att varorna beskattas i det land som inköpet sker. EU:s vägledande gränsvärden för vad som normalt skall anses som varor för personligt bruk är:

- 10 liter sprit
- 90 liter vin
- 800 cigaretter
- 1000 g röktoak
- 20 liter starkvin
- 110 liter öl
- 400 cigarrer
- 400 cigarrer

Från detta har Sverige, Danmark och Finland undantag. Danmark och Finlandsundantag är tidsbegränsade fram t.o.m. den 31 december år 2003. Vid Sveriges och Finlands inträde i Unionen

hade Danmark redan möjlighet att tillämpa mer restriktiva regler för personlig införsel av i ett annat medlemsland beskattade varor. Medlemsförhandlingarna medförde att Sverige kunde fortsätta att tillämpa sina den 31 december 1994 tillämpade och mer restriktiva införselregler.

För Sveriges vidkommande tillämpas, för närvarande, följande införselbestämmelser för personer som vistats utomlands och antingen; reser med flygplan, har varit utomlands i minst 20 timmar eller varorna har beskattats i ett annat EU-land.

- 1 liter sprit eller 3 liter starkvin
- 5 liter vin
- 15 liter öl
- 300 cigaretter el. motsvarande

Undantaget från dessa regler om införsel är trafiken i Öresund. Där innebär reglerna att ingen alkohol och endast ett paket cigaretter eller motsvarande får säljas ombord för konsumtion iland.

Det svenska undantaget avseende kvantiteter skall ses över innan halvårsskiftet år 2000. Om Sverige efter en sådan översyn får behålla sitt undantag vill Danmark och Finland förhandla om sina slutdatum igen. Det är inte sannolikt att ett eventuellt slutdatum för Sveriges undantag kommer att ligga närmare i tiden än det som gäller för Danmark och Finland. Om EU:s generella och mer generösa regler kommer att tillämpas i framtiden kommer gränshandeln med medlemsländer som tillämpar lägre skatter på alkohol och tobak att flyttas närmare Sverige och sannolikt också öka.

Ombordförsäljning av beskattade varor

Denna typ av försäljning kommer sannolikt att förekomma efter den 30 juni 1999. Frågan är vilka skattesatser som skall tillämpas, avgångs- eller destinationslandets. Moms skall enligt EU:s regler tas ut med avgångslandets skattesats. Hur punktskatten skall tas ut är fortfarande en öppen fråga.

Eftersom det är stor skillnad mellan Sveriges och framförallt Danmarks respektive Tysklands punktskatter (jfr. avsnittet "skattenivåer" ovan) påverkar detta de ekonomiska förutsättningarna för färjetrafiken efter att taxfree har avvecklats. Om försäljning på en

färja mellan Tyskland och Sverige enbart beskattas med tysk moms och punktskatt, kommer rederierna fortfarande kunna ha goda marginaler på alkohol- och tobaksförsäljningen och ändå hålla konkurrenskraftiga priser jämfört med priserna i Sverige.

2.3 Utgångspunkter för utredningen

Som jag tidigare har nämnt är det alltså klart hur skattereglerna för försäljning ombord på färjorna skall tillämpas fr.o.m. den 1 juli 1999. För att kunna belysa och bedöma konsekvenserna av taxfreeförbudet har jag gjort följande antaganden.

- Villkoren för försäljning ombord och ilandförande av taxfreevaror från färja i trafik på tredjeland förblir de nuvarande.
- Försäljning av taxfreevaror för konsumtion ombord på färjor i trafik mellan länder i EU kommer att vara möjlig under passage av internationellt vatten. Eventuellt kan denna möjlighet också ges direkt när färjorna lämnar hamn.
- Beskattade varor avsedda för att konsumeras iland kommer att säljas ombord, men det fordras någon form av klagörande eller tilläggsdirektiv från EU-kommissionen för att beskattningen på varorna skall kunna hanteras praktiskt.

3 Färjesjöfarten i Sverige

Följande kapitel syftar till att ge en kort historisk beskrivning av den svenska färjemarknadens utveckling. Jag kommer att visa bl.a. vilken relativt stor betydelse färjemarknaden har i Sverige jämfört med övriga världen. Efter detta kommer jag kortfattat att beskriva Sveriges färjesjöfarts struktur idag avseende linjer, tonnage, flagg och ekonomi.

Färjesjöfarten skiljer sig från sjöfarten i övrigt p.g.a. att den är mer integrerad med infrastrukturen för transporter iland. Merparten av färjetransporterna utförs på kommersiella villkor även om det utanför Sverige finns betydande inslag av nationella intressen i enskilda rederier samt stöd från staten. Att det finns ett relativt stort inslag av internationella transporter på färjemarknaden innebär tillsammans med den internationella integreringen på utbudssidan, exempelvis via varv, underleverantörer, försäkringar, finansiering, bemanning, utbildning och säkerhetsfrågor, att färjemarknaden bör betraktas som en integrerad del av den internationella handels-sjöfarten.

Färjetransporterna är idag en mycket betydande länk i transporterna till och från Sverige med 38 miljoner passagerare och 25 miljoner godston 1997. Till dessa volymer kommer gods på järnvägsfärjorna. Färjelinjerna har haft en snabbt växande betydelse för industrins godstransporter, eftersom det högvärdiga godset från och till Europamarknaden i allt högre grad körs på lastbilar som utnyttjar dessa linjer.

3.1 Historik, utveckling och betydelse

Följande historiska beskrivning bygger på rapporter från ShipPax Information i Halmstad och Sjöfartens Analys Institut i Göteborg.

Redan före andra världskriget var Sverige kopplat till kontinenten genom ett antal färjelinjer, vilka mest transporterade passagerare och järnvägsvagnar. Linjerna återspeglade ett naturligt transportbehov. Efter andra världskriget ändrades linjedragningarna till att mer gå i sydvästlig riktning med Travemünde som en av de stora hamnarna. Före kriget trafikerades följande linjer med regelbundna turer flera gånger om dagen:

- Göteborg - Fredrikshamn
- Helsingborg - Helsingör
- Malmö - Köpenhamn
- Trelleborg - Sassnitz
- Stockholm - Åbo

Efter svåra trafikstörningar eller totalstopp kom trafiken åter igång på dessa linjer åren efter kriget. I början av sextioalet inträffade emellertid en stor förändring när intresset av att semestra i utlandet och utbyta kulturella erfarenheter ökade och dessutom passtvánget försvann mellan t.ex. de nordiska länderna. Industrin blev samtidigt mer beroende av en fungerande utrikeshandel, vilket ett väl utbyggt nät av färjelinjer kunde bidra till. Detta ledde till en kraftig etablering av färjelinjer, och under första hälften av 1960-talet tillkom, eller hade tillkommit, följande färjelinjer:

- Strömstad - Sandefjord
- Halmstad - Århus
- Varberg - Grenå
- Trelleborg - Travemünde
- Umeå - Vasa
- Helsingborg - Travemünde
- Ystad - Rønne
- Södertälje - Kappelshamn
- Norrtälje - Åbo
- Kapellskär - Pargas
- Malmö - Travemünde

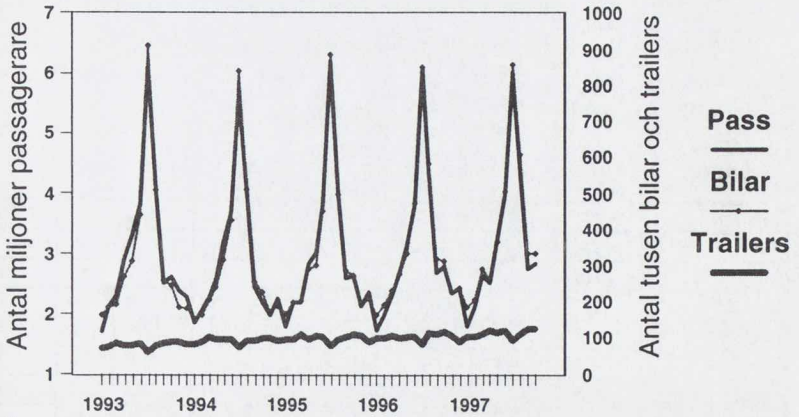
Den kraftiga ökningen av trafiken och etablering av nya färjelinjer ledde till restriktioner i fråga om den skattefria försäljningen. Öresundstrafiken begränsades genom "Lex Öresund" (se avsnittet Taxfree). Under 1970-talet etablerades färjelinjen Ystad-Swinouj-

scie och finlandstrafiken utvecklades kraftigt. Med energikrisen förändrades emellertid hela strukturen. För att uppnå transportekonomi beställdes s.k. "jumbo-färjor" som ersatte de betydligt mindre äldre färjorna. Som exempel kan nämnas Kapellskär-Nådendal, där sex tidigare färjor ersattes med två nya.

Den samlade transportkapaciteten blev oförändrad men antalet anställda ombord och antalet fartygsrörelser minskade betydligt. Denna utveckling bidrog i hög grad till att färjerederierna gick in i 80-talet med en struktur som favoriserade personresandet. I kombination med en expanderande godstrafik fick trafiken några mycket attraktiva år. EU hade tidigare beslutat om ett slut på all skattefri försäljning från 1992, men tillät ett undantag på ytterligare sju år för att ge mer tid för anpassning till den nya situationen. Detta ansågs ge rederierna ordentligt med andrum. Från och med 1992 försämrades dock färjornas marginaler i takt med den övriga samhällsekonomiska krisen. Både konsumtionen och butiks-försäljningen minskade. Till detta kom negativa effekter av den tragiska ESTONIA-olyckan.

Trafikvolymens utveckling under de senaste åren

Den totala volymen av passagerartrafiken har ej ändrat sig mycket under åren 1993-97. Det har däremot godstrafiken, som har haft en tydlig årlig ökning. I diagrammet nedan presenteras trafiken med månadsobservationer, för att visa den extrema säsongvariation som förekommer främst på passagerarsidan.

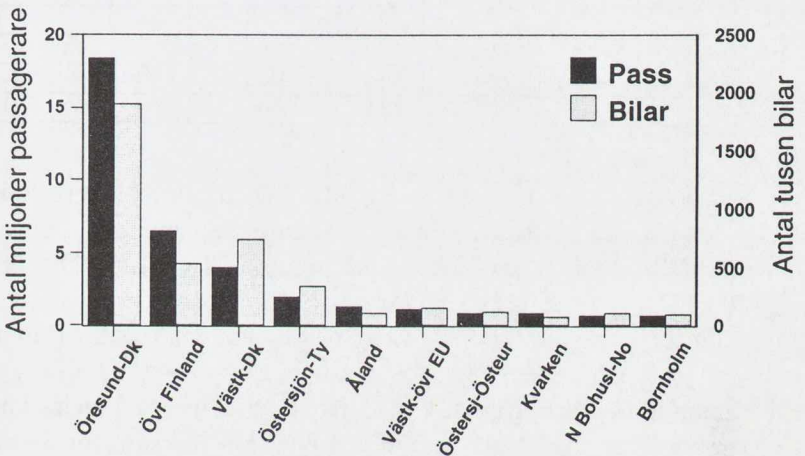


Sjöfartens Analys Institut
The Institute of Shipping Analysis

Källa: Cruise & Ferry Info

Figur 2: Totala volymer till och från Sverige 1993-1997.

Trafikens fördelning mellan olika regioner av landet framgår nedan.



Sjöfartens Analys Institut
The Institute of Shipping Analysis

Källa: Cruise & Ferry Info

Figur 3: Totala volymer till och från olika regioner i Sverige, 1997.

Förändringen i transporterna till och från Sverige mellan 1993 och 1996 har som vi ser nedan varit liten på både passagerar- och lastsidan till Norge, Baltikum och Polen, d.v.s. de länder som med stor sannolikhet får behålla taxfree tillsvidare.

Tabell 2: Trafikförändring mellan 1993 och 1996 (tusental)

Land	Sverige		Danmark		Tyskland		Finland		UK/Netherl.	
	Pass	Last	Pass	Last	Pass	Last	Pass	Last	Pass	Last
Estland	-16	8	0	0	0	0	2847	57	0	0
Lettland	-53	-3	0	0	0	0	0	0	0	0
Litauen	2	9	0	0	23	40	0	0	0	0
Ryssland	-93	-4	0	0	0	0	0	0	0	0
Polen	88	11	8	1	74	0	-26	-4	0	0
Åland	-384	-1	0	0	0	0	-19	-13	0	0
Norge	145	5	404	-2	39	8	0	0	46	2
Summa	-312	25	412	-1	136	48	2802	40	46	2
Ej taxfree 1999										
Sverige			1887	113	-486	159	-815	99	-109	0
Danmark	1887	113			-1613	53	0	0	-60	0
Tyskland	-486	159	-1613	53			4	0	8	0
Finland	-815	99	0	0	4	0			0	0
UK/Holland	-109	0	-60	0	8	0	0	0		
Summa	476	370	214	166	-2086	212	-810	99	-161	0
TOTALT	165	396	626	165	-1950	260	1992	139	-115	2

För Sveriges del har den stora tillväxten på lastsidan varit i de relationer där taxfreeförsäljningen kommer att upphöra. Den enda stora tillväxten i passagerare har varit på Danmark. Det är en alldeles egen historia, då den har stimulerats kraftigt av att skillnaden ifråga om punktskatter på alkohol och tobak i Danmark jämfört med Sverige är stor i kombination med de nya gynnsammare införselreglerna. Om vi jämför Sverige med andra länder kan vi se att den totala lasttrafiken har ökat markant för Sveriges del.

Lastbilstransporterna på färjor uppvisar en mycket snabb och stadig ökning. Utvecklingen under 90-talet visar dessutom snarare på en acceleration än en avmattning jämfört med utvecklingstakten

mätt över en längre tidsperiod (1982-1997). 1997 transporterades preliminärt 24,6 miljoner godston på lastbilar via färjor.

Utvecklingstakten sedan 1982 har legat på 7 % per år och sedan 1990 på drygt 9 % per år. Järnvägsgodset på gods färjor är inte inkluderat. Färjetransporternas godsolymer på lastbilar växer i en betydligt högre utvecklingstakt än volymerna på lastfartyg. Att lastbilstransporterna ökar starkt förklaras av att förädlingsgraden i svensk export och import ökar och att den nordeuropeiska marknaden är dominerande.

År 1994 var det genomsnittliga varuvärdet per exporterat ton med lastbil drygt 21 000 kr och drygt 24 000 kr per importerat ton. Det genomsnittliga varuvärdet var samma år på drygt 4 000 kr per ton för gods transporterat med lastfartyg och knappt 2 000 kr per ton för gods transporterat med järnväg (inkl. järnmalm över norsk gräns). Om vi antar att 22 miljoner godston avser svensk handel (resterande är transittrafik) ligger det samlade varuvärdet på lastbilar med svenska export/importprodukter på mer än 495 miljarder SEK.

Sveriges plats i färjesjöfarten

Svensk färjesjöfart är p.g.a. Sveriges geografiska läge opropor-tionerligt stor internationellt sett. De 10 största färjelinjerna på Sverige finns samtliga med bland de 35 största internationella linjerna i statistiken från Cruise & Ferry Info. Färjesjöfart med internationella linjer dominerar i Europa medan de nationella marknaderna dominerar i framförallt Fjärran Östern och Amerika. Totalt i världen beräknas förhållandet vara 60 % nationella linjer och 40 % internationella. Andelen internationella lasttransporter är väsentligt högre och förhållandet är det motsatta d.v.s. ca 60 % av lasten transporteras i internationella relationer.

Den europeiska internationella marknaden uppskattas till 90 miljoner passagerare, 13 miljoner bilar och 4,5 miljoner lastbilar/-trailers. Trafiken till och från Danmark var 1996 37 miljoner passagerare, till och från Sverige 36 miljoner, England 35 miljoner och

Frankrike 28 miljoner. Dessa länder dominerar helt den internationella färjemarknaden. All denna trafik är dubbelräknad vilket innebär att de flesta av alla dessa resenärer passerar över Engelska kanalen och Öresund, två ställen där det numera finns eller kommer att finnas fast förbindelse. Detta gör att den internationella färjetrafiken inom Europa förmodligen kommer att sluta växa, oavsett taxfree eller ej. Utvecklingen i övriga delar av världen bedöms dock bli fortsatt volymmässigt expansiv både nationellt och internationellt.

Tabell 3: De största internationella färjelinjerna i världen.

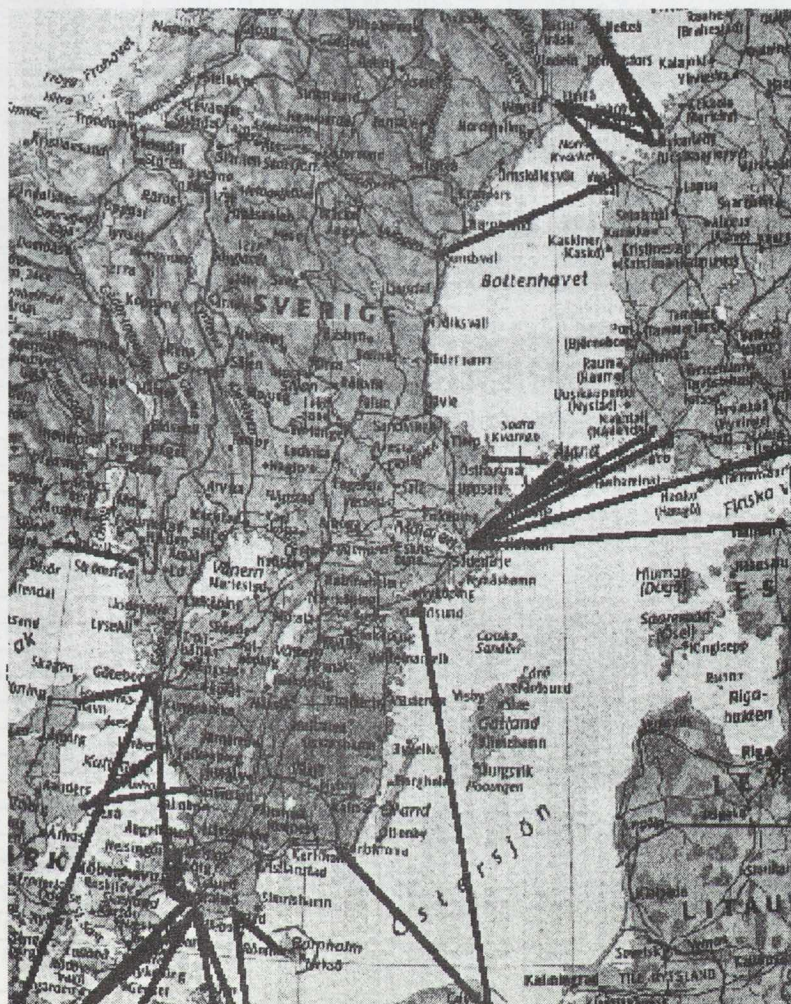
Line		Operator	Nm	Time	Pass'	Cars'	Buses'	Lorries'
Helsingör	Hesingborg	ScandLines	3	0,33	10 216	1 393	42	279
Calais	Dover	P&O Euro F	21	1,2	9 071	1 449	95	410
Calais	Dover	Eurotunnel			8 399	2 076	57	519
Rödby	Puttgarden	ScandLines	10	1	6 181	924	34	233
Calais	Dover	Stena Line	21	1,5	5 608	978	44	243
Frederikshavn	Göteborg	Stena	48	3,5	2 680	484	8	139
Dragör	Limhamn	ScandLines	9	0,5	2 223	256	22	36
Helsingör	Helsingborg	Sundbussarna	3	0,33	2 194			
Calais	Dover	SeaFrance	21	1,5	2 120	339	13	163
Turku	Stockholm	Silja Line	160	10,5	1 943	123	4	31
Helsinki	Tallinn	Tallink	45	3,5	1 763	62	4	37
Calais	Dover	Hooverspeed	21	0,5	1 743	225	0	0
Holyhead	Dun Laoghaire	Stena Line	56	3,5	1 681	288	4	23
Oostende	Ramsgate	Sally/RMT	57	4	1 467	222	7	102
Gedser	Rostock	ScandLines	26	2	1 402	176	12	36

Source: Cruise & Ferry Info

Färjemarknaden består av ett mycket stort antal små lokala operatörer. Enbart i Europa finns det mer än 200 färjerederier. En tydlig tendens till koncentration finns däremot i den nordeuropeiska färjemarknaden och sannolikt kommer det i framtiden att finnas färre men större färjeoperatörer i hela Europa. Nya landförbindelser och avskaffandet av taxfree bidrar till denna utveckling. Bland operatörerna är Stena Line, P&O och Silja störst när det gäller tonnage och i antalet passagerare är ScandLines med bl.a. 10 miljoner passagerare mellan Helsingborg och Helsingör störst.

3.2 Färjemarknadens struktur i Sverige

År 1996 fanns det 50 Färje- och RoRoLinjer som seglade på Sverige. Flera gick parallellt, vilket gav 31 linjesträckningar.



Figur 4: Karta över färjelinjer 1996 (källa: SAI)

Tabell 4: Alla färje- och vissa RoRolinjer på Sverige 1996.

Preliminary totals 1996	Distance	Pass	Cars	Buses	Lorries	Trips
SWEDEN-GERMANY		2 861 604	452 062	12 653	519 968	14 452
Göteborg-Kiel (Stena)	217	912 000	119 000	6 037	41 400	833
Göteborg-Travemünde (Stena)	268				72 900	840
Trelleborg-Travemünde (TT-Line)	120	596 841	92 727	1 787	172 952	2 818
Trelleborg-Rostock (TT-Line)	85	350 600	85 789	614	48 615	2 934
Malmö-Travemünde (Nordö-Link)	144	94 402	4 598	17	134 643	1 292
Trelleborg-Sassnitz (Hansa Ferry)	54	754 705	110 213	3 640	21 066	3 862
Trelleborg-Rostock (Hansa Ferry)	85	153 056	39 735	558	28 392	1 873
NORTH SEA		898 793	140 693	1 490	4 790	1 308
Göteborg-Newcastle (Scand Sea)	481	24 671	5 982	78	0	22
Göteborg-Harwich (Scand Seaways)	526	167 226	30 119	244	0	200
FINLAND/ÅLAND-SWEDEN		8 919 613	765 521	20 162	212 758	14 986
Helsinki-Stockholm (Viking)	243	1 016 431	49 886	2 397	24 419	728
Turku-Stockholm (Viking)	156	1 374 906	119 050	3 564	39 997	1 426
Naantali-Kapellskär (Viking)	119	83 604	22 276	110	424	126
Mariehamn-Kapellskär (Viking)	36	433 167	97 151	718	1 959	1 990
Mariehamn-Stockholm (Viking)	83	147 742	6 648	91	148	657
Helsinki-Stockholm (Silja)	243	1 331 781	72 249	2 348	24 806	718
Turku-Stockholm (Silja)	156	1 943 199	123 013	4 951	31 647	1 404
Mariehamn-Stockholm (Silja)	83	36 380	1 275	15	7	0
Turku-Stockholm (SeaWind)	156	106 924	26 451	305	30 146	1 171
Mariehamn-Stockholm (Birka)	83	554 502	4 010	61	0	566
Stockholm-Rönne (Birka)		19 097	139		0	18
Stockholm-Mariehamn (Ånedin L)	83	142 273			0	479
Vaasa-Umeå (Silja)	54	733 908	68 696	2 539	7 703	1 146
Vaasa-Sundsvall (Silja)	134	598	50		10	2
Jakobst/Karleby-Skell/Umeå (Silja)	72-75	127 698	4 911	358	269	208
Nystad-Hargshamn (FinnLink)	115				43 012	1 224
Helsinki-Norrköping (FinnLink)					5 517	197
Eckerö-Grisslehamn (Eckerö)	23	622 542	125 134	1 298	1 279	2 087
SWEDEN-EAST EUROPE						
Stockholm-Tallinn (Estline)	225	263 963	25 455	1 054	21 364	717
Åhus-Klaipeda (LISCO Line)	233	2 181	0	0	6 625	301
Malmö-Klaipeda (DFDS Baltic)		8	26	0	2 825	107
Oxelösund-Gdansk (PZB)	265	93 967	19 668	130	1 714	403
Karlskrona-Gdynia (Lion Ferry)	170	141 003	23 000	585	9 200	609
Malmö-Swinoujscie (PZB)	123	207 103	46 908	1 441	10 469	1 235
Ystad-Swinoujscie (Unity Line)	95	157 910	38 808	617	48 025	2 074
NORWAY-SWEDEN		697 210	109 973	2 512	14 683	3 108
Sandefjord-Strömstad (Scandi Line)		697 210	109 973	2 512	14 683	3 108

Forts. nästa sida

<i>SWEDEN-DENMARK</i>		23 062 473	2 754 365	80 574	522 078	131 245
Göteborg-Frederikshavn (Stena)	48	2 680 000	484 000	8 535	139 100	5 689
Göteborg-Frederikshavn ColorSeaCat)	48	531 515	93 616		0	1 826
Göteborg-Köpenhamn (Scand S)		43 031			0	51
Varberg-Grenå (Lion Ferry)	64	334 000	74 000	1 650	15 700	1 346
Halmstad-Grenå (Lion Ferry)	66	395 000	93 000	1 637	23 300	1 434
Helsingborg-Helsingör (ScandLines)	3	10 216 934	1 426 475	42 937	279 302	43 227
Helsingborg-Helsingör (Sundsbus)	3	2 194 736				25 720
Helsingborg-Helsingör (Sundbroen)	3	715 101	226 767	1 537	21 881	1 557
Helsingborg-Copenhagen (DanLink)	21					5 624
Limhamn-Drögör (SweFerry)	9	2 223 997	255 099	22 711	36 994	11 148
Malmö-Copenhagen (Pilen)	17	1 112 783				8 634
Malmö-Copenhagen (DSÖ)	17	1 379 651				14 454
Landskrona-Copenhagen (DSÖ)	15	160 370				3 235
Malmö-Kastrup (DSÖ/SAS)	13	391 592				6 526
Ystad-Rönne (Bornholmstrafikken)	38	683 763	101 408	1 567	5 801	774

Tonnaget på de svenska färjelinjerna

Trafiken med passagerarfärjor till och från Sverige bedrevs 1996 av 19 olika operatörer med 52 fartyg fördelat på 9 olika flaggor. Genomsnittsåldern på såväl de 16 svenskflaggade färjorna som de övriga var 16 år.

De 52 färjorna kunde på en tur ta 72 000 passagerare, 16 000 personbilar och 45 000 längdmeter last. Färjorna gjorde 1996 170 000 resor och fraktade 36 miljoner passagerare, 4,4 miljoner personbilar, 120 000 bussar och 1,4 miljoner lastbilar/trailers.

Jämfört med andra tonnagetyper blir färjor normalt väsentligt äldre och många färjerederier har börjat sin verksamhet med billigt andra-handstonnage. Noterbart är att de finskflaggade färjorna har en betydligt högre passagerarkapacitet i relation till lastkapaciteten (lanemeters) än de svenskflaggade färjorna.

Tabell 5: Flaggorna på färjorna till och från Sverige

Flag	No. vessels	Share %	Operators	Average age	Pass. cap.	Share %	Cars cap.	Lanemeters	Share %
SWE	16	30	10	16	22 285	31	4 648	16 464	36
FIN	9	17	3	14	19 070	26	3 705	7 517	17
DEN	9	17	5	13	9 253	14	2 240	4 766	11
POL	6	12	2	23	6 983	10	1 645	3 032	7
GER	6	12	2	13	5 095	7	1 780	7 576	17
DIS	2	4	1	13	3 840	5	835	1 460	3
NOR	2	4	1	30	2 535	4	415	712	2
BAH	1	2	1	3	1 000	1	172	2 200	5
CYP	1	2	1	18	2 000	2	500	936	2
Total	52	100	19	16	72 061	100	15 940	44 663	100

För trafiken till och från Sverige gäller, liksom internationellt, att färjelinjerna i väsentligt högre grad än handelssjöfarten utnyttjar nationella flaggor. 30 % av färjetrafiken till och från Sverige bedrivs med svenskflaggat tonnage. Motsvarande siffra för handels-tonnaget är ca 8 %, mätt i antal fartyg. Men även här är en förändring på gång och tredjelandsflagg blir allt vanligare. Den regionala prägeln finns även i den nordeuropeiska färjenäringen, även om koncentrationen här är större än i näringen i sin helhet.

Nyckeltal för svenska färjerederier under perioden 1992 -1996

Utvecklingen under perioden 1992-1996 kan kort sammanfattas med att rederierna har haft en ökad omsättning med 19 % samtidigt som de har ökat balansomslutningen med nästan lika mycket. Antal anställda har under perioden ökat med 9 %.

Branschen är inte homogen och visar under perioden upp stora fluktuationer i vinstmarginaler och resultatmått. Detta samtidigt som den kännetecknas av låga soliditetsnivåer. Detta förklaras av de tidigare beskrivna osäkerhetsfaktorerna som har rått under perioden.

Den bild som träder fram på grundval av de analyserade nyckeltalen är alltså svåröverskådlig, mestadels beroende på de stora förändringarna och de olika rederiernas svårigheter att snabbt anpassa

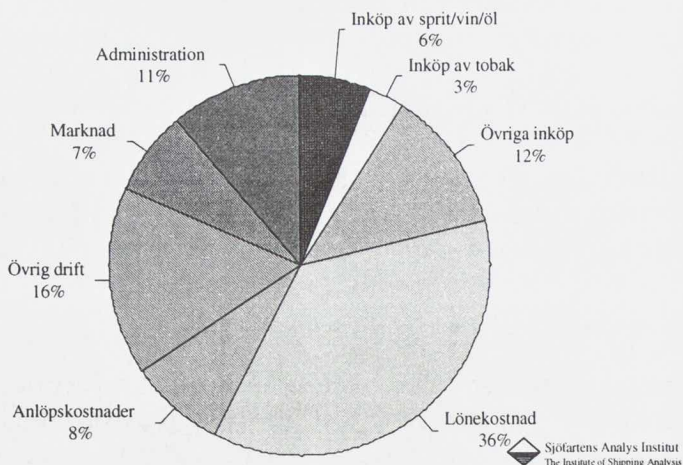
sig till dessa. Tillväxten i sig har inte gett några garantier för goda resultat. Vinstmarginalerna och avkastningen på eget och totalt kapital visar prov på stor variation. Detta gäller för både rederier med och utan fartyg i balansräkningen. Stena Line är en stor aktör och det försvårar ibland analysen när ett enda bolag har så stor vikt i branschen. Det är dock viktigt att komma ihåg deras påverkan på branschtalen som helhet. När det gäller kapitalstyrka och finansiell ställning kan nivån anses vara något låg t.ex. avseende soliditeten.

Intäktsstrukturen på svenska färjelinjer 1997

Nedanstående figurer visar nyckeltal för färjerederier som trafikerade Sverige under 1997. Kalkylerna bygger på ett detaljerat underlag från 11 svenska färjerederier där de har gett uppgifter om sina kostnads- och intäktsstrukturer. Detta har samlats in med hjälp av ett standardiserat frågeformulär. Tillsammans är dessa rederier verksamma på alla regioner och har ca 75 % av trafiken på Sverige. Nyckeltalen nedan redovisas på aggregerad nationell nivå. Av marknads- och konkurrensskäl kan underlaget inte redovisas regionalt. Nyckeltalen som är underlag till tabellerna baserar sig på:

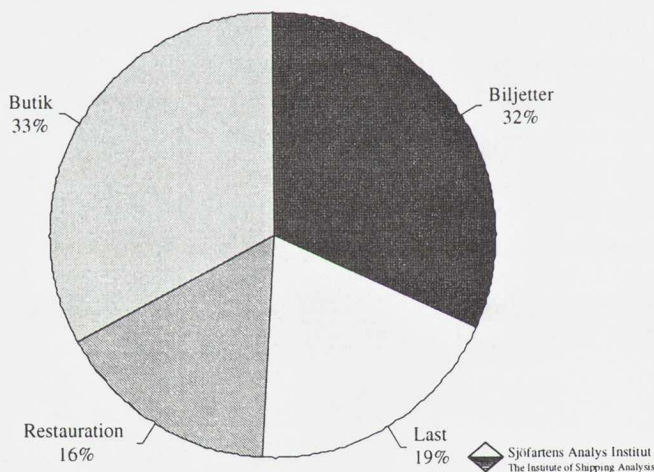
- biljettintäkt per passagerare, personbil, buss
- ombordkonsumtion per passagerare
- inköp av alkohol- och tobaksvaror per passagerare
- konsumtion i restaurang
- butiksförsäljning per passagerare
- lastintäkt per enhet
- rederiets marginal på all konsumtion/inköp ombord

Vi kan lätt se betydelsen av taxfree genom att jämföra strukturen för kostnaderna med den för intäkterna.

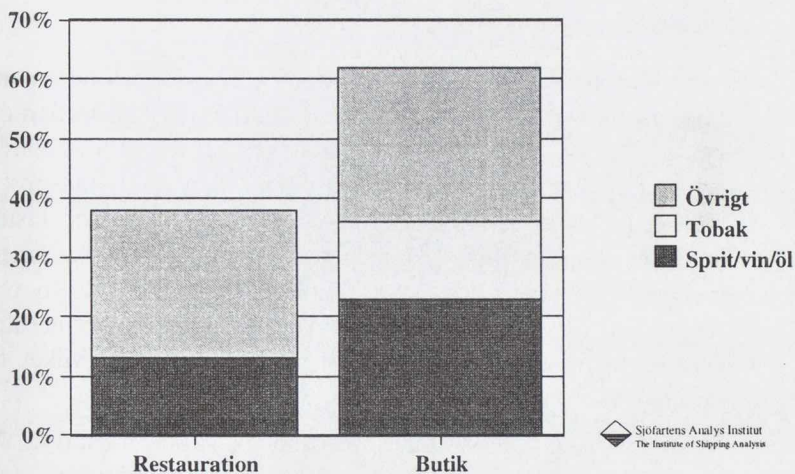


Figur 5: Fördelning av kostnader, 1997

Inköp av alkohol, tobak och övrigt svarar för knappt 20 % av kostnaderna, men genererar nästan 50 % av intäkterna.



Figur 6: Fördelning av intäkter, 1997



Figur 7: Bruttotäckningsbidraget från restauration och butik.

Det som är mycket typiskt för färjenäringsen är att den har haft bra täckningsbidrag i butiken. Till stor del beror det givetvis på de goda marginalerna för alkohol. Täckningsbidraget för restauration blir givetvis ändå mycket mindre när man tar med personalkostnaderna.

3.3 Färjesjöfarten i sjöfartspolitik

Mellan 1982 till 1987 särbehandlades inte färjesjöfarten inom den svenska sjöfartspolitik. Färjerederierna var följaktligen berättigade till den tidens stödformer. I regeringens proposition (1987/88:129) om vissa sjöfartspolitiska åtgärder fördes färjesjöfarten ut ur systemen med följande motivering. "Med hänsyn till färjesjöfartens relativt gynnsamma marknadsförutsättningar saknas anledning att innefatta denna del av sjöfarten i övervägandena om sjöfartspolitiska åtgärder."

Rederistödet för olika fartygstyper

För att man skall förstå de regler som omgärdar färjesjöfarten är det viktigt att ha klart för sig skillnaden definitionsmässigt mellan olika typer av fartyg. Med färja avses antingen en ren passagerarfärja eller en passagerarfärja som också i olika hög grad transporterar last. Med RoPax avses RoRofartyg med utrymme för lastbilschaufförer. Om passagerarkapaciteten överstiger 0,25 passagerare per längdmeter betecknas det som RoPax, annars RoRo enligt Cruise&Ferry information. Om fartyget har kapacitet för mer än 12 passagerare medför det krav på passagerarcertifikat, vilket bl.a. innefattar högre krav på säkerhet.

I Sverige lämnas inte statligt rederistöd till passagerarfartyg. Med passagerarfartyg avses enligt förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart "fartyg som transporterar även andra passagerare än chaufförer till lastbilar som transporteras på fartyget". I ovanstående termer menas följaktligen att ett RoRo-fartyg mer eller mindre alltid är berättigat till rederistöd, medan RoPax är berättigad enbart när de ej har några betalande passagerare ombord. En passagerarfärja är aldrig berättigad till stöd, oavsett om den transporterar last eller ej.

Omvänt uttryckt innebär definitionen att fartyg, som enbart transporterar chaufförer och deras lastbilar, kan vara berättigade till rederistöd under de villkor som i övrigt anges i förordningen.

Villkor för färjesjöfarten i andra länder

I Norge utgår rederistöd till färjenäringen i form av återbetalning av inkomstskatter och sociala avgifter för ombordanställda inklusive s.k. cateringpersonal (Refusionsordningen). Detta motsvarar en minskning av rederiernas bruttolönekostnader med ca 20 procent. I dessa NIS-registrerade (det norska internationella registret) fartyg kan utländsk arbetskraft anställas på lokala avtal utan att betala inkomstskatt eller socialförsäkringsavgifter i Norge. För ombordanställda skrivna i Norge medges numera också stöd till NIS-fartyg förutsatt att fartyget har fastställd säkerhetsbemannning som i princip

innebär att halva besättningen skall vara från Norge. NIS får inte användas i passagerarsjöfart mellan nordiska länder. Den norska regeringen kan emellertid tillåta att NIS-fartyg används i sådan sjöfart, om den finner att norska färjor utsätts för en konkurrensnedvridning till följd av andra nordiska länders åtgärder.

I Finland utgår inte rederistöd till passagerarfartyg i nordisk trafik, men rederistöd kan emellertid ges till sådana "såsom passagerarfartyg besiktigade fartyg som huvudsakligen är avsedda för godstransporter och har högst 120 passagerare". Detta stöd innebär återbetalning av inkomstskatter och sociala avgifter för ombordanställda och motsvarar en minskning av rederiernas bruttolönekostnader med ca 25 procent.

I Danmark utgår inte särskilt rederistöd till färjenäringen. En färja kan emellertid registreras i det danska internationella skeppsregistret (DIS). Registrering i DIS innebär möjlighet att anställa utländskt sjöfolk på internationellt konkurrenskraftiga löne- och anställningsvillkor. Vidare är sjömän på DIS-fartyg skattebefriade. En DIS-färja får dock inte gå i trafik som till övervägande del sker mellan dansk hamn och utländsk hamn innanför ett område utgörande Nordsjön, Skagerack, Kattegatt och Östersjön upp t.o.m. Gotland. Denna begränsning i linjesträckning hindrar inte ett danskt rederi från att bedriva reguljär trafik med DIS-färjor mellan Köpenhamn och Oslo, via Helsingborg. Trafiken anses härvid inte till övervägande del ske mellan dansk och utländsk hamn. Det finns dessutom inget som hindrar att en DIS-färja används i s.k. crosstrade, d.v.s. i utrikestrafik som inte berör dansk hamn, t.ex. mellan Göteborg och Kiel eller mellan Stockholm och Helsingfors.

I Tyskland finns ett förslag om att det skall betalas ut rederistöd till passagerarfartyg, men då endast med avseende på fartygets driftsbesättning.

4 Vidtar våra grannländer några åtgärder?

I direktiven för utredningen står det att "Utredaren skall studera förhållandena i Finland, Danmark och Tyskland och undersöka om dessa länder avser vidta åtgärder i syfte att mildra effekterna av avvecklingen av taxfreeförsäljningen." Jag har därför besökt berörda ministerier (Finans och Kommunikation) samt Redareföreningen i respektive länder.

European Travel Research Foundation (ETRF) har initierat en EU-omfattande undersökning av konsekvenserna för färjetrafiken i de länder som främst kommer att påverkas av borttagandet av taxfree. En analys av konsekvenserna för svenskt vidkommande utfördes av Gestgifvaren Utbildning AB. I denna analys ingick en intervjuundersökning av de resandes köpvanor och deras reaktion på borttagandet av taxfree. Precis som i Sverige finns det i de andra länderna alltså rapporter som försöker förutspå effekterna av en taxfreeavveckling. Jag har tagit del av dessa.

4.1 Danmark

I Danmark har gjorts ett antal rapporter för Danish Duty Free Association av bl.a. AKF (Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut) som pekar på att Danmark skulle förlora 3 000 - 8 000 arbetstillfällen. Det danska skatteministeriet har också gjort en rapport där resultatet blir en minskning med 1 800 arbetstillfällen. AKF rapporten säger också att den danska staten kommer att förlora pengar på att taxfree försvinner, medan skatteministeriet

menar att staten kommer tjäna pengar, även om det inte är några stora summor.

De största förtjänsterna ligger i en samhällsekonomisk vinst genom att man ersätter en distributionsform som är mindre effektiv med en som är mer effektiv. Det anses vara mindre effektivt att distribuera alkohol och tobak ombord på färjor än iland.

Svenskarna bedöms bli en väsentlig inkomstkälla för danska staten. Skälet till detta är att Danmark har lägre skatter på alkohol och tobak än Sverige. De ökade skatteintäkterna (framförallt från svenskarnas konsumtion i Danmark) används också för att reducera effekterna av bortfallet av danska arbetstillfällen när taxfree-försäljningen upphör. De danska färjeoperatörerna bedöms kunna kompensera det förlorade bidraget från taxfree försäljningen genom ökning av biljettpriserna.

Danmarks regering har intagit ståndpunkten att taxfree inte skall finnas inom den gemensamma marknaden. Några åtgärder planeras således inte inför taxfreehandelns avskaffande.

Det finns inte något som talar för att Danmarks regering kommer att agera för att stödja färjenäringen när taxfreeförsäljningen upphör. Den danska färjenäringen har redan idag samma villkor som den övriga danskflaggade sjöfarten.

4.2 Finland

I Finland har den finska taxfree organisationen också presenterat en rapport. Den visar att det skulle försvinna ca 3 000 arbetstillfällen och en från ETRF visar på 10 000. Båda siffrorna förefaller höga, eftersom taxfreeförsäljningen ombord på de färjor som trafikerar Finland i allt väsentligt kommer att kunna fortsätta ungefär som idag.

Att fortsätta sälja taxfree blir möjligt genom att rederierna kommer att trafikera Åland på linjerna mellan Åbo och Stockholm samt

Tallinn på linjerna mellan Helsingfors och Stockholm eller Travemünde.

Motsvarande möjligheter att fortsätta taxfreeförsäljningen finns inte i Kvarken. Några konkreta ställningstaganden har ännu inte gjorts om man från finska regeringens sida är beredd att ekonomiskt stödja Kvarcentrafiken.

I det finländska sjöfartspolitiska programmet står det angående taxfree att "Ifall beslutet träder i kraft är det viktigt att försäkra färjetrafiken tillräckliga förutsättningar att dra nytta av Ålands skattemässiga särställning." Jag har den uppfattningen att Finlands regering utöver detta inte kommer att vidta några särskilda åtgärder för att stödja färjetrafiken. Det finns däremot tankar på att utreda hur en trafik över Kvarken skall kunna bibehållas.

4.3 Tyskland

I Tyskland har det gjorts en utredning av den tyska dutyfree organisationen. Den har gjorts av företaget ISL (Institute of Shipping economics and Logistics). Rapporten kommer fram till att biljettpriset på färjorna behöver höjas med mellan 20-30 % för både gods och passagerare. I samma utredning uppskattas antalet arbetstillfällen som försvinner till ca 3 000. Denna siffra förefaller kanske inte stor, men det bör noteras att dessa arbetstillfällen idag finns i regioner som redan har hög arbetslöshet, vilket gör problemet större. I Tyskland är taxfreefrågan alltså mycket regional till sin karaktär.

I Tyskland finns något som kallas för Butterfahrt, vilket innebär att en färja kan segla utanför Tysklands territorialgräns tur och retur utan att angöra utländsk hamn och under färden sälja taxfree. Detta system har genom åren väckt stora protester från köpmännen i de berörda hamnstäderna. Butterfarten har två gånger varit uppe i EU-domstolen, anmäld av handlare, men den har dock överlevt båda gångerna. På grund härav har exempelvis det tyska Industrieförbundet tagit ställning mot taxfree.

I Tyskland har emellertid Förbundsdagens båda kamrar uttalat sitt stöd för en förlängning av uppskovet. Några nationella åtgärder avseende regler eller dylikt för att möta ett avskaffande av taxfree planeras inte.

Det finns inte något som tyder på att Tysklands regering kommer att agera för att stödja färjenäringen i stort, men det förekommer viss diskussion om att klassificera om färjesjöfarten till vanlig sjöfart, vilket skulle leda till att driftspersonalen ombord blev berättigad till ett visst stöd.

4.4 Norge, Polen och Baltikum

Norge är kopplat till EU via sitt EES-avtal. Det är oklart hur taxfreefrågan skall bedömas i detta sammanhang. Från olika håll i Norge har framförts att man avser att fortsätta med taxfreehandeln. Relationen till EU kan dock leda till att taxfreeförsäljningen på sikt även försvinner i färjetrafiken med Norge.

Polen och de baltiska staterna har inlett diskussioner med EU om att få bli medlemmar. Så länge dessa stater står utanför EU räknar jag med att taxfreeförsäljningen på färjelinjer till dessa länder kan fortgå. Det är dock inte helt uteslutet att det under medlemsförhandlingarna sker en successiv anpassning till EU:s olika regelverk, där taxfree skulle kunna vara en av frågorna. Sannolikheten av ett sådant scenario är idag inte möjligt att bedöma.

5 Konsekvenser av avskaffandet av taxfree

Osäkerheten som har funnits, och fortfarande finns, om regelverk på nationell och internationell nivå, nationell skattepolitik, förändringar av efterfrågan på färjetransporter som en konsekvens av borttagandet av taxfree osv. innebär ett stort antal variabler när bedömningar av konsekvenserna skall göras. Utvecklingen framöver innehåller ett antal ytterligare förändringar, som tillsammans med slopandet av taxfree påverkar olika regioner och aktörer i olika grad beroende på marknadskaraktistik respektive nischer.

Det är därför vanskligt att med anspråk på träffsäkerhet beskriva konsekvenserna av att taxfree avskaffas den 1 juli 1999. En svårighet ligger i att bedöma hur marknaden och dess aktörer kommer att agera i den nya situation som uppstår. Ett annat problem är att reglerna om hur skatterna skall tas ut i samband med försäljning ombord på färjorna är mycket oklara. En tredje försvårande faktor är att det under de närmaste åren kommer att inträffa andra förändringar som påverkar villkoren för färjetrafiken: tillkomsten av Öresundsbron, en eventuell förändring av införselreglerna för alkohol och tobak samt utvecklingen av punktskatter på samma varor i Sverige och våra grannländer.

5.1 Transportförsörjningen för industrin

Sverige är från transportförsörjningssynpunkt att betrakta som en ö. Över 90 % av import och export, både vad gäller volym och värde,

transporteras på fartyg. Färjetrafiken är av strategisk betydelse för industrins transportbehov.

De risker och hot som har befarats i samband med att taxfreeförsäljningen upphör är att den minskade lönsamheten i färjenäringen skall leda till minskad regularitet, längre transporttider och höjda priser.

I de kontakter som jag under utredningens gång har haft med företrädare för transportnäringen i Sverige och våra grannländer har det inte kommit fram något som talar för att det generellt kommer att uppstå stora problem för industrin att få sina transportförsörjningsbehov tillgodosedda även efter den 30 juni 1999. Däremot kan sannolikt vissa företag tvingas att söka andra transportvägar och andra transportmedel än de nuvarande passagerarfärjorna.

Transportkostnaden

Det är mycket sannolikt att priserna på godstransporter kommer att öka till följd av att taxfreeförsäljningen upphör. Prishöjningen blir nödvändig för att lönsamhet skall kunna nås. Den strukturomvandling av tonnaget som kommer att påkallas av minskad passagerarvolym och ökad godsvolym kräver investeringar som måste betalas av trafiken.

Den bedömning som kan göras på grundval av det material som föreligger idag (bilaga 1) pekar på att prishöjningar på knappt 15 % kan komma att krävas för både gods och passagerare. Denna siffra inkluderar effekterna från Öresundsbron, vilka enligt kalkylerna uppskattningsvis påverkar färjenäringen i södra Sverige lika mycket som taxfreeavvecklingen. Denna siffra är givetvis en grov uppskattning och osäker eftersom prissättningen är en marknadsfråga. Man måste också ha i minnet att prisseffekterna för godstrafiken kan uppvisa stora regionala skillnader, i vissa regioner behöver man inte räkna med någon prishöjning p.g.a. avskaffandet av taxfree.

Transportkostnaderna är en strategisk fråga för svensk industri och dess konkurrenskraft i förhållande till andra företag, som befinner

sig geografiskt närmare de stora marknaderna i Europa. Varje höjning av transportkostnaderna är självklart till nackdel för den svenska exportindustrins konkurrenskraft. Effekterna på varans pris av att just färjetaxorna höjs kommer givetvis att variera starkt beroende på längden av den totala transporten och på varans värde.

En grov uppskattning pekar på att färjetransportkostnadens andel av exportpriset generellt sett uppgår till cirka 0.5 % för svensk export. Om färjepriserna skulle stiga med 15 % skulle detta betyda att en vara som tidigare sålts för 10 000 kronor skulle bli 50 kronor dyrare till konsument p.g.a. ökade priser på färjan. Detta skall enbart ses som ett räkneexempel men kan ändå bidra till att ge en viss uppfattning om storleken på de konkurrensnackdelar som kan följa av att taxfreeförsäljningen upphör.

När taxfreeförsäljningen försvinner innebär detta en uppskattad nettoförlust för färjerederierna på drygt 900 miljoner kr. Av detta utgörs den uppskattade effekten av Öresundsbron drygt 400 miljoner kr och bortfallet av bidrag från taxfreeförsäljning knappt 500 miljoner kr. Denna förlust kan kompenseras via ökade biljett- och godspriser. Om godset antas bära hela nettoförlusten skulle det ge en frakthöjning med 35 %. Beräknas behovet av frakthöjning enbart baserad på taxfreeavvecklingen blir resultatet 17 %. Sjöfraktens andel av det genomsnittliga varuvärdet på lastbilen, 1994 ca 300 000 kr, ökar från 0,5 till mellan 0,6 och 0,8 % beroende på om broeffekten räknas in eller inte.

Sjöfrakten på färjor betalas per fordonsenhet och är inte differentierad efter typ av vara eller varuvärde. Det innebär att de mer lågvärdiga godssegmenten som transporteras på lastbil drabbas mer. Antar vi ett varuvärde på 5 000 SEK per ton, som t.ex. en del av de lågvärdiga skogsprodukterna, ökar färjefraktens andel av det totala varuvärdet från 2,5 till 3 % alternativt 3,5 %.

De företag som drabbas av påtagliga prishöjningar måste möta dessa med kostnadsrationaliseringar i någon form, vilket säkerligen kan bli en svår uppgift på en konkurrensutsatt marknad. Min bedömning är dock att man knappast behöver befara påtagliga strukturella förändringar i form av företagsnedläggningar eller

minskad produktion i svensk exportnäring som en följd av att taxfreeförsäljningen på färjorna upphör.

Regularitet och transporttid

Det kan inte uteslutas att trafikomläggningar, i vart fall på kort sikt, kan leda till vissa förlängningar av transporttiderna, bl.a. genom att tredjeländ trafikeras för att taxfreeförsäljningen skall kunna fortsätta på vissa linjer. I ett nationellt perspektiv är det inte troligt att svensk industri kommer att drabbas av några påtagliga störningar ifråga om regularitet och transporttid när taxfreeförsäljningen upphör.

Transportköparen arbetar kontinuerligt med att effektivisera logistiken och pressa kostnaderna från dörr till dörr, vilket har medfört att frekvenskraven ökat och sändningsstorleken minskat. För vissa halvfabrikat kan det också ha skett en överföring från fartygstransporter till lastbilstransporter, vilka i sin tur har hamnat på färjor.

På sikt kan en omstruktureringen av färjenäringen med ökat inslag av godstransporter vara till fördel för exportindustrin. Godstransporterna har de senaste åren haft en tillväxttakt som vida överstiger passagerartillväxten, som om man räknar bort Öresundstrafiken har varit i stort sett noll under en följd av år. Det betyder att godset blir viktigare relativt sett för färjebolagen. Den gängse bedömningen idag är att godstrafiken kommer att fortsätta att öka under de närmaste åren medan avvecklingen av taxfree kommer att minska passagerarvolymen.

5.2 Taxfree och turistströmmarna från utlandet

De risker och hot som har befarats i samband med att taxfreeförsäljningen upphör är att en förmodad prishöjning på biljetterna och det borttagna mervärdet i att man inte får handla taxfree

kommer att leda till att det blir färre utländska turister i Sverige. Vid de kontakter som jag under utredningens gång har haft med företrädare för turistnäringen i Sverige har det inte kommit fram något som talar för att det generellt kommer att uppstå stora problem inom turistnäringen beroende på avvecklingen av taxfree. Däremot kan sannolikt vissa regioner och turistanläggningar drabbas av att ett mindre antal turister väljer andra resmål.

Motiv och mål för utländska turistresor

För att kunna bedöma detta måste man identifiera turistströmmarnas resvägar, hur människor tar sig till Sverige, samt deras motiv och mål för turistandet. Detta kan i sin tur utgöra underlag för bedömningar om dels vilken roll taxfreeförsäljningen har, dels vilken priskänslighet i fråga om färjepriser som turistandet har. Det senare kan bland annat bedömas utifrån vilken andel av resans totala pris som färjeöverfarten utgör.

Publikationen "Utländsk turism i Sverige sommaren 1994" som gavs ut av Styrelsen för Sverigebilden 1995 bygger på intervjuundersökningar med drygt 17 000 hemvändande turister under månaderna juni till september 1994. Dessa månader är de som har flest turister, vilket gör att man inte kan räkna om följande siffror till årsstatistik. I syfte att ge en mycket översiktlig bild av utländska turister i Sverige dessa fyra månader 1994 har jag bearbetat delar av undersökningen.

Av de drygt 2,4 miljoner utländska besökare som kom under de fyra månaderna, tog sig en överväldigande majoritet, 61 % eller nästan 1,5 miljoner människor till Sverige via någon färjelinje. 18 % kom via flyg, 19 % via bil och endast 2 % via tåg. Eftersom tåg- och bilresande endast kan ske över en begränsad del av Sveriges gräns, från Tornedalen och Norge där möjligheterna till sjötransport är begränsade, kan färjesjöfartens betydelse antas var ännu större för utlandsbesökare, än vad de 61 procenten anger.

Av nationaliteterna stod tyskarna för 30 % av besöken och hela 44 % av färjepassagerartransporterna. Nordiska medborgare stod

sammanlagt för 46 % av antalet besök och 40 % av sjötransporterna. Nordiska och tyska besök stod således för sammanlagt cirka tre fjärdedelar av både antal besök och 84 % av antalet färjepassagerartransporter. Av antalet besökande utgjorde drygt 90 % semesterbesökande, resten var tjänsteresande.

Jag antar att både tillgången till taxfree och biljettprisernas betydelse för volymen av besök avtar med avståndet till besökarens hemort. Detta skulle med en viss försiktighet kunna leda till att man kan dela in besökarna i olika känslighetskategorier avseende taxfreeförsäljning och biljettpriser.

Närboende med höga alkohol- och tobakspriser. För dessa har biljettpris och taxfree relativt stor betydelse för resebenägenheten. Till denna kategori hör norrmän och finländare, som står för 15 % av antalet färjeresor. Frånsett Kvarkentrafiken (jfr. avsnitt Sverige, Norrlandskusten (Kvarken) - Finland) kommer båda dessa grupper att kunna handla taxfree även efter den 30 juni 1999.

Närboende med låga alkohol- och tobakspriser. För dessa har biljettpriset men knappast taxfree någon betydelse för resebenägenheten. Gruppen består av danskar och tyskar, vilka stod för 70 % av antalet färjeresor.

Fjärrboende med låga alkohol- och tobakspriser. För denna grupp har sannolikt varken taxfree eller biljettpris ett avgörande inflytande på resebenägenheten. Dessa resenärer svarar för 16 % av antalet färjeresor.

För ingen av dessa kategorier synes taxfreeförsäljningen spela någon avgörande roll för resandet till Sverige. Däremot kan ca 70 % av turisterna anses vara känsliga för biljettpriset. Av dessa kan man eliminera tjänsteresorna från diskussionen.

Ca 60 % av resenärerna kan således anses priskänsliga. Enligt andra studier som är utförda av bl.a. Gästgifyaren AB i Göteborg kan man anta att färjeresenärernas priselasticitet är 1 (en prishöjning på 10 % gör en minskning av antalet resande med 10 %), vilket ger att en prishöjning med 15 % (se bilaga 1) skulle ge ett tapp av resenärer på knappt 10 % av den totala passagerarvolymen

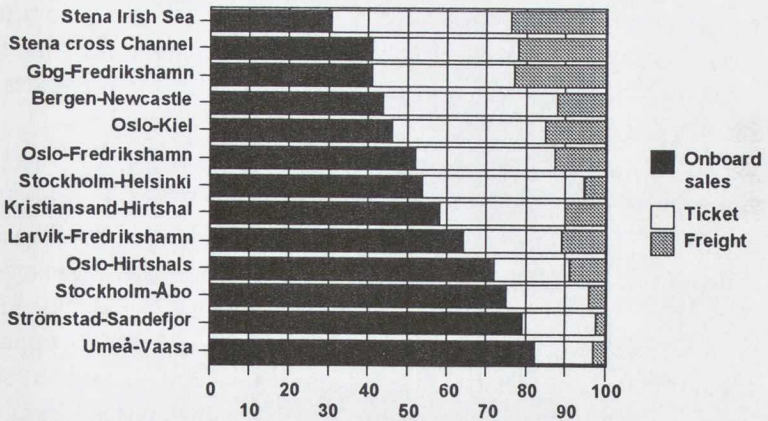
på färjorna. Detta är givetvis en grov uppskattning, men ändå en rimlig indikation på vad som kommer att hända när taxfree-försäljningen upphör.

5.3 Regionala effekter

Sverige, Norrlandskusten (Kvarken) - Finland

Den här trafiken lär vara en av de mest drabbade inom hela EU när taxfree avvecklas. Konkurrenterna i söder drabbas inte (se avsnittet "Sverige, Svealandsområdet - Finland") på samma sätt. Ytterligare något som talar mot trafiken här uppe är att färjelinjerna går mellan två länder med ungefär samma skatter, vilket gör att försäljning av beskattade varor ombord ej kan förväntas ta över efter taxfree. Kvarkenrådet har under utredningens gång skickat en skrivelse till regeringen som har överlämnats till mig.

Mellan Umeå och Vasa har det sedan 1837 gått mer eller mindre regelbunden trafik. Kvarkentrafiken har stora regionala näringsinslag, likväl som kulturella och sociala aspekter av betydelse. I ett längre perspektiv kan den också utgöra en viktig nordeuropeisk transportlänk, då den är en naturlig länk på E12:an, vilken binder samman den region som sträcker sig från norra Norge över Sverige, Finland och vidare till Ryssland samt Baltikum. Diagrammet nedan, där Kvarkentrafiken jämförs med en del andra färjelinjer, visar beroendet av taxfree.



Source: SAI and Cruise & Ferry

Figur 8: Nyckeltal för fördelning av intäkter på vissa färjelinjer

Silja Line bedriver trafiken med en färja vintertid, Fennia byggd 1966, och sommartid ytterligare en färja, Wasa Express. Totalt genomfördes 1996 närmare 1 400 turer, vilket gav en omsättning på ca 430 miljoner SEK. Färjorna fraktade ca 900 000 passagerare, 8 000 lastbilar, drygt 2 900 bussar och 72 000 personbilar. Av den totala omsättningen i Kvarcentrafiken kom ca 5 % från lasten, 17 % från biljettintäkter (person-, bil- och bussbiljetter) samt 78 % från ombordkonsumtion och butiksförsäljning. Ca 80 % av försäljningen ombord hänför sig till butik. Detta kan jämföras med färjetrafik i södra Sverige med ungefär samma distans. Där är nyckeltalen i stället ca 20 % från last, 30 % från biljetter och 50 % från ombordkonsumtion/försäljning. Personresandet över Kvarken svarade alltså för ca 95 % av omsättningen och Silja har ett högt kapacitetsutnyttjande med ca 640 passagerare, som i snitt spenderade nästan 400 SEK per resa. Marginalerna på försäljningen i butik och restaurang låg mellan 65 och 72 %. Lastbilskapaciteten är låg, men hade hög nyttjandegrad. Gammalt tonnage och därmed låga kapitalkostnader tillsammans med väl anpassad kapacitet till nuvarande strategi har bidragit till god lönsamhet under de senaste åren. Stegvis kommer dock förutsättningarna för

att driva verksamheten att förändras dramatiskt. Först genom tax-freeavvecklingen och därefter år 2002 genom införandet av nya säkerhetsregler (SOLAS), vilka kräver betydande ombyggnader av Fennia.

Kalkylen för färjetrafik är känslig för små förändringar i nyckeltalen. Det framgår av de kalkyler som Silja tog fram för att beräkna resultatet när taxfree upphör. Passagerarunderlaget beräknades minska från 900 000 till 300 000. Resultat blev att dagens goda lönsamhet skulle vändas till en driftsförlust på ca 25 miljoner SEK. Sedan denna kalkyl gjordes har det bl.a. på Kvarkenrådets uppdrag inom ramen för projektet "Transportlänk Kvarken" kommit ett stort antal analyser av de effekter som avskaffandet av taxfree kan få.

Kvarcentrafiken idag är effektiv från kommersiell synpunkt, kapaciteten på färjan är väl avvägd och avsteg från nuvarande koncept kommer att reducera vinsten. Det kommer att vara svårt att höja priserna, eftersom avvecklingen av taxfree i sig kommer att medföra att passagerarunderlaget och resandet kommer att minska. Nedan följer de antaganden som Sjöfartens Analys Institut har gjort i den kalkyl som jag anser vara mest trolig. Därefter följer resultatet av kalkylen.

Antalet passagerare antas minska till 400 000. Försäljningen per passagerare minskar till 110 SEK, samtidigt som biljettpriser och fraktpriser antas vara oförändrade jämfört med 1996. Bidraget för ombordkonsumtionen ligger kvar på 72 %, medan bidraget i butikerna sjunker från 65 till 50 %. Omsättningen kommer då att sjunka från drygt 400 miljoner SEK till ca 130 miljoner SEK. Det innebär att driften som bäst kommer att kunna gå ihop och att verksamheten inte kommer att kunna lämna något bidrag till kapital. Analyserna visar att Kvarcentrafiken, i ett EU- perspektiv, troligtvis är den enskilda linje som drabbas hårdast av att taxfree upphör. Nuvarande färja med borttagen taxfree och införda SOLAS- regler är alltså inte ett livskraftigt alternativ.

En överslagsberäkning från SAI visar att en ren lastfärja, med kapacitet enbart för lastbilschaufförer, inte heller är något alternativ på sikt, även om det finns potential för ökad godstransport. Kon-

kurrensen om godset är redan stor, eftersom att det finns ett landbaserat alternativ via Haparanda och flera färjealternativ över Stockholmregionen. Vissa av dessa transporter beviljas dessutom ett avsevärt statligt transportbidrag.

1996 passerade närmare 200 000 lastbilar och 150 000 trailers över finsk sjögräns. Ytterligare närmare 50 000 godsenheter passerade över finsk/svensk landgräns vid Haparanda/Torneå. Via Vasa passerade 6 000 lastbilar. Kvarkestrafiken har de senaste åren minskat sina andelar inom såväl personbils- och busstrafik som inom lastbilstrafiken (-7,4 % per år mellan 1994 och 1996). Under samma period har den helt landbaserade trafiken över Haparanda/Torneå expanderat med 11 % per år. Kvarkestrafikens godskunder är till 86 % finska och förlusten avser såväl finska som utländska lastbilar. Transportbidragen är en påverkande faktor som sätter ett tak för hur mycket ett färjealternativ får kosta. En teoretisk kalkyl över transportkostnaden på olika transportrelationer indikerar att Kvarkestrafikens omland, när det gäller svenska kunder, kan vara starkt begränsat beroende på transportbidraget.

Kalkylerna förutsätter inga ändringar i dagens trafik-, närings- eller sjöfartspolitik i Sverige eller Finland för att kompensera förlusten av den subvention som taxfree idag innebär. Skulle sådan förändringar göras inom t.ex. transportpolitiken i Sverige kan det innebära att lönsamhet sannolikt kan uppnås på ett tidigare stadium. Transportbidraget är en sådan faktor som stimulerar till landsvägsistället för sjötransporter. Färjesjöfarten över Kvarken innebär ett alternativ som ger den kortaste resvägen och en mycket konkurrenskraftig restid för transporter i ost - västlig riktning. I miljöperspektiv är detta något som ej skall undervärderas.

Sammanfattningsvis kommer det enligt min bedömning att bli svårt att på sikt upprätthålla en åretruntrafik på sträckan Umeå - Vasa utan särskilda stödinsatser. En nedläggning skulle beröra drygt 200 anställda.

Sverige, Svealandsområdet - Finland

När det gäller finlandstrafiken är det högst troligt att vissa av linjerna tar vägen om Mariehamn och andra vägen om Tallinn. Det innebär att taxfree kommer att finnas kvar. En omläggning av trafiken kan ge vissa negativa konsekvenser avseende prisbildningen, både för personresandet och godstransporterna. Det går också att förutspå en ökad konkurrens på rutterna över Åland, eftersom fler aktörer kan förmodas vilja utnyttja dess särställning avseende taxfree.

Industrin kan på kort sikt få problem både med prishöjningar och med att tidtabellen ändras, eftersom färjorna kommer att färdas en längre sträcka. Tillväxten på godstransporter talar dock för att det kommer att ske strukturförändringar mot ett mer transportanpassat system, där tonnage och tidtabeller är mer anpassat till industrin.

För turistnäringen torde det inte bli några effekter. De kryssningslinjer som finns mellan Sverige och Finland kommer sannolikt att byta destinationsort på den finska sidan till Mariehamn eller till land i Baltikum, men det drabbar förmodligen inte turismen på den svenska sidan.

För sysselsättningen är det av betydelse om färjerederierna anser det praktiskt möjligt att lägga om trafiken mot tredje land. Om rederierna klarar det innebär omläggningen av trafiken förmodligen ingenting på kort sikt, men på sikt kan den ökade konkurrensituationen innebära svårigheter för svenska och finska sjömän att konkurrera om arbetsplatserna med en minskad sysselsättning som följd. Minskad sysselsättning blir också följderna om inte tredjelands trafik går att genomföra.

Sverige - Baltikum, Polen

Eftersom Baltikum och Polen står utanför EU kommer taxfree-stoppet inte att ha någon negativ effekt på dessa rutter. Estland, Lettland och Litauen är intressanta tillväxtområden för färjesjöfarten. Sedan början av 1990-talet finns en färjelinje mellan

Stockholm och Tallinn som, efter nedgången till följd av Estonia-katastrofen, nu börjar öka sina volymer igen. Flera nya linjer har öppnats under senare år. En linje har startats mellan Kapellskär och Paldiski i Estland och färjeförbindelser finns också mellan Stockholm och Riga resp Klaipeda i Litauen. Från södra Sverige går linjer mellan Karlshamn och Liepaja i Lettland och Åhus har en förbindelse med Klaipeda. Taxfreeförsäljningens betydelse kan illustreras av den kraftiga trafikökningen mellan Helsingfors och Tallinn. Denna trafik har på några år ökat från ca 1 miljon passagerare till nu närmare 5 miljoner.

Så länge de baltiska staterna står utanför EU kommer taxfreeförsäljning att vara möjlig och detta gör att trafiken kan förväntas öka. Som tidigare nämnts kan en viss del av finlandstrafiken genom att passera t.ex. Tallinn fortsätta med taxfreeförsäljningen. En redan av andra skäl förväntad ökning av trafiken mellan Sverige och de baltiska länderna kommer ytterligare att stimuleras av att taxfree upphör mellan EU-staterna. I detta sammanhang bör noteras att de nya linjer som inrättas uteslutande trafikeras med utländskt tonnage med lågkostnadsbesättningar. Den allt hårdare konkurrensen för svenska färjeoperatörer förväntas bestå eller t.o.m. skärpas.

Mot Polen har färjemarknaden expanderat stegvis sedan mitten av 1970-talet. Den polska marknaden, med sina närmare 40 miljoner innevånare, är intressant för svenska exportörer och importörer. Det faktum att man i denna trafik kommer att ha kvar taxfreeförsäljningen talar för att marknaden kan komma att öka ytterligare. En del av den gods- och passagerartrafik som idag går mellan t.ex. Trelleborg och Sassnitz kan, genom närheten till rutten mellan Ystad och Swinoujsie, komma att flyttas över till Polenrutten i syfte att minska kostnaderna. Det är svårt att uppskatta överflyttningseffekten, men berörda rederier anser att det bör röra sig om en relativt måttlig överflyttning. Anledningarna till detta är dels att linjen till Tyskland är kortare och rederierna får därav ett bättre kapacitetsutnyttjande av tonnaget och dels att Polen kan förväntas bli medlem i EU redan inom några år.

Några större förändringar i landtransportmönstren kan inte förväntas. Den förutspådda utökningen av färjetrafiken kommer huvudsakligen att ske med utländska färjor med lågkostnadsbesättningar.

Sverige - Tyskland

Färjetrafiken mellan Sverige och Tyskland är en av "huvudvägarna" för gods och passagerare till och från EU. Volymerna är stora och rutterna förhållandevis många men relativt korta. Under senare tid har den konventionella färjetrafiken kompletterats med höghastighetsfärjor vars trafikomlopp gör att inköpsresor kan ske till Tyskland över dagen. Denna utveckling skall ses som en förberedelse från rederierna att möta situationen när taxfree avvecklas. Inköpen i Tyskland kan därmed, så länge skatteskillnaden finns mellan Sverige och Tyskland, till viss del ersätta bortfallet av taxfreeintäkterna. Mot en sådan bakgrund kan Tysklandstrafiken bestå till sin omfattning och huvudsakliga inriktning, men kompletteras med nya koncept.

För Tysklandstrafiken och därmed sysselsättningen är det av högsta vikt hur reglerna för punktskatteuttaget formuleras.

Sverige - Danmark, Öresund

För Öresundslinjerna blir konsekvenserna av att taxfree avvecklas sannolikt små. Det är möjligt att avvecklingen leder till att dessa kan höja priset för godstransporter, utan att för den skull tappa kunder. Eftersom priselasticiteten för godstransporter torde vara låg i intervall inom rimlig närhet till dagens prisnivåer. Det finns dock ett behov av att förändra strukturen p.g.a. den kommande fasta förbindelsen. Även för dessa linjer spelar det stor roll hur reglerna för försäljning av alkohol och tobak kommer att skrivas. Trafiken över Öresund har historiskt sett under flera decennier haft en tendens att finna nya former av inköpstrafik där priser på ena eller andra sidan Sundet attraherar passagerare. F.n. är det priserna på ö i Danmark som lockar till sig resandeströmmar.

En del förändringar i landtransportmönstren kan förväntas i Öresundsregionen p.g.a. dels Öresundsbron och dels ny trafik via Syd-sverige mot både Tyskland och Polen.

Sverige, Västkusten - Danmark

Trafiken på Kattegatt har redan börjat anpassa sitt tonnage efter de nya reglerna, och denna anpassning kommer förmodligen fortsätta.

Även västkusten tillhör de regioner som drabbas av att Öresundsförbindelsen blir klar. Därför kan man antaga att det kommer att bli viss trafikökning söderut på vägarna. På grund av Öresundsbron finns det förmodligen inte utrymme för några stora prishöjningar på godset.

Sverige - Norge

Trafiken på Norge kommer förmodligen att öka i viss utsträckning. Dels beroende på att existerande linjer mellan Sverige och England kommer att "mellanlanda" i Norge för att åtnjuta taxfree även fortsättningsvis, dels genom att viss ny trafik uppstår.

5.4 Sysselsättningen

Den europeiska färjesjöfarten omfattar totalt ca 1 000 färjor med en genomsnittlig kapacitet på 900 passagerare per fartyg. Med ett antagande om att i genomsnitt 65 personer per fartyg arbetar ombord och iland, kan den totala sysselsättningen uppskattas till ca 65 000 personer.

Den svenska sysselsättningen i de svenska rederierna är dokumenterad av Sveriges Redareförening. Färjerederierna inom Redareföreningen sysselsätter 4 856 ombordanställda svenskar, varav 3 915 utgör manskap och 941 befäl. Med ytterligare ca 1 600 landanställda blir den totala sysselsättningen av svenskar inom den svenska färjenäringen ca 6 500 personer.

Tabell 6: Anställda svenskar på svenska färjerederier som är medlemmar i Redareföreningen

Färjor 1997	Drift			Intendentur		
	Bef	Mansk	Tot.	Bef	Mansk	Tot.
Ant. personer	539	990	1529	402	2925	3327
Ant. befattningar	234	430	665	175	1272	1447
Månadslön	20,4	12,5	15,3	13,5	12,4	12,5
Årslönesumma	131,6	148,3	279,9	65,3	434,4	499,7
Årslönesumma + KV	153,0	187,5	340,5	81,2	550,2	631,4
Sjöskatt, 21%	32,1	39,4	71,5	17,1	115,5	132,6
Soc. avgifter, 32,16%	49,2	60,3	109,5	26,1	176,9	203,1

Den rapport som sjöfartsverket lämnade över till regeringen i december 1996 med namnet "TAXFREE - betydelsen för färjor i trafik på svenska hamnar" uppskattade att avvecklingen av taxfree skulle leda till att 2 770 personer skulle förlora sina arbeten, varav drygt 1 700 svenskar. Min bedömning skiljer sig väsentligt från dessa siffror. Det finns flera orsaker till den stora skillnaden. Den viktigaste är att Sjöfartsverkets rapport utgick från en prishöjning på ca 30 %, medan jag har räknat med ca 15 % som en trolig siffra. Den andra stora skillnaden är de olika bedömningarna på hur avvecklingen drabbar Finlandstrafiken.

I Sjöfartsverkets rapport redovisas den minskade sysselsättningen region för region. Jag kommer inte att redovisa siffrorna region för region utan anger effekterna på en aggregerad nationell nivå. Nedanstående är bedömningar och skall läsas med viss försiktighet. Det är som sagt svårt att veta hur en marknad reagerar.

Totalt räknar jag med en minskad sysselsättning med mellan 700 och 1 200 personer, beroende på hur punktskattereglerna utformas. Ytterligare 500 tillkommer om rederierna som trafikerar Sverige, Svealandsområdet - Finland inte anser det praktiskt möjligt att lägga om all sin trafik mot tredje land. Utöver detta drabbas minst 300 personer i södra Sverige av minskad sysselsättning p.g.a. effekter från Öresundsbron.

5.5 Statens inkomster och utgifter

Färjerederierna svarade under perioden 90-95 för drygt 23 miljoner av de samlade skatterna från rederinäringen. Totalt svarade näringen för 71 miljoner kronor (jfr. SOU 1997:171, bilaga 3). När taxfreeförsäljningen avskaffas sjunker bolagsskatten på kort sikt till nästan ingenting, eftersom färjerederiernas lönsamhet minskar kraftigt.

Några påtagligt ökade intäkter från punktskatter på alkohol och tobak torde inte vara att påräkna. Den försäljning för konsumtion i Sverige som idag sker på färjorna, kan i stor utsträckning antas i stället ske i länder med lägre punktskatter, framförallt Tyskland och Danmark. Inkomsterna från punktskatter är givetvis beroende på vilka regler som dessa kommer att omfattas av.

Vissa kostnader för arbetsmarknadsåtgärder tillkommer.

Sammantaget torde avskaffande av taxfreeförsäljningen att leda till små förändringar i den svenska statskassan.

5.6 Miljön

Taxfreeavvecklingen i kombination med den fasta förbindelsen över Öresund kan leda till en del ändringar av flödet för både gods och passagerare. Detta kan ge konsekvenser på miljön, men dessa torde i nationellt perspektiv vara att betrakta som ringa.

De färjor som idag går mellan Svealandsområdet och Finland kan på goda grunder antas ändra sina resrutten, vilket ger viss marginell påverkan på miljön i form av ökad bränsleåtgång.

I Kvarkenregionen leder däremot ett indragande av färjelinjen till att last- och personbilarna tvingas köra en mycket längre sträcka. Detta är givetvis inte tillfredsställande i ett miljöperspektiv.

6 Utredningens förslag

Färjetrafiken har en avgörande betydelse för den svenska utrikeshandeln och utgör en viktig del av handelssjöfarten. Den svenska sjöfartspolitikerna har historiskt sett tre centrala mål. Effektivitetsmålet, det handelspolitiska målet och beredskapsmålet. Efterhand har ytterligare några delmål kommit att få betydelse, det sysselsättningspolitiska målet och sjösäkerhets- och miljöpolitiska målet. Jag redovisade dessa i mitt förra betänkande (SOU 1997:171).

Dessa mål har minst lika stor giltighet för färjesjöfarten som för annan sjöfart. Färjetrafiken har en avgörande betydelse för den svenska utrikeshandeln och utgör en viktig del av handelssjöfarten. Färjerederierna omfattas dock inte av rederistöd i Sverige. Konkurrensen kommer sannolikt att öka inom färjesektorn. Bilden är dock inte lika entydig som för handelssjöfarten. Att taxfree försvinner betyder dock otvivelaktigt ett intäktsbortfall för berörda rederier som kan bli besvärande stort.

Det finns därför skäl att uppmärksamt följa utvecklingen och att på sikt överväga en likabehandling av färjesjöfart och annan stödberättigad sjöfart. Anledningen att färjetrafiken är särbehandlad är att branschen 1988, när beslutet om rederistödet fattades i riksdagen, kunde beskrivas som varande i en gynnsam men hård konkurrenssituation och med gynnsamma marknadsförutsättningar. Det är inte fallet idag. Här, likväl som i övrig sjöfart, måste fokus riktas mot konkurrenskraftsfrågorna. Det åligger Sjöfartsverket att, i samråd med Rederinämnden, lämna årliga redovisningar av den svenska färjenärings konkurrenskraft, inom ramen för uppdraget som innefattar hela den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft.

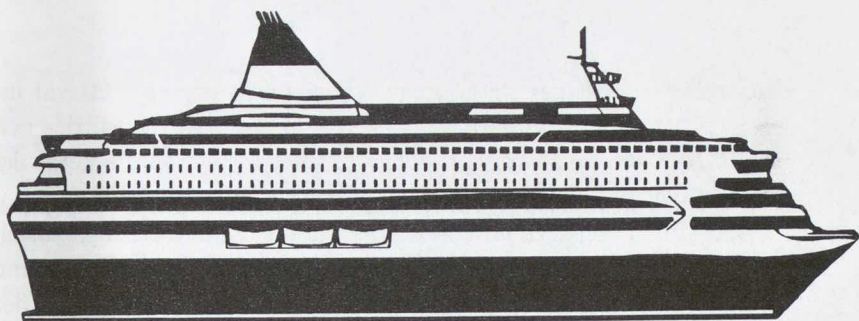
6.1 Förslag till åtgärder i Kvarken

Kvarkentrafiken intar en särställning i Sverige avseende effekterna av taxfreeavvecklingen. Färjelinjen har mycket högre andel passagerare per godsmängd än genomsnittet, vilket gör att det inte kommer göra det lönsamt på sikt att driva trafiken utan taxfree.

Kvarkentrafiken intar också en särställning vad det gäller alternativa resvägar, eftersom alternativet är en landsvägstransport på tio timmar, jämfört med färjans fyra. Det finns alltså ingen annan naturlig länk mellan de två regionerna som berörs. Det är alltså relevant att kalla färjelinjen för en bro mellan två regioner med gemensamma traditioner och kulturella värderingar.

Det bör därför från samhällets sida finnas ett intresse av att upprätthålla viss kontinuitet, regularitet, kapacitet och prisnivå över Kvarken. Främst för att upprätthålla ovanstående bindningar, men även för att främja den lokala marknad som redan idag finns avseende arbete, utbildning och turism. I sammanhanget får man inte heller glömma att Kvarkenlinjen är en naturlig länk efter E12:an som binder samman de norra regionerna i Norge, Sverige, Finland och Ryssland.

Mitt förslag är mot bakgrund av ovanstående att Kvarkentrafiken bör ses som ett public-serviceintresse, liksom Gotlandstrafiken. Sverige och Finland bör därför gemensamt överväga upphandling av trafik för att säkra åretruntrafik.



Bilaga 1

- taxfree en konsekvensanalys -

Utförd på uppdrag av SSK-utredningen

av

Sjöfartens Analys Institut Research

Göteborg 980315

Förord

Taxfreebegreppet har blivit ett nästan magiskt begrepp, ett väl inrotat och generellt "brand mark" intimt förknippat med färje- och flygtrafik i största allmänhet. Klär vi av begreppet representerar det inget annat för kunden än en möjlighet att handla billigare än hemma och för försäljaren en chans att få ut ett högre täckningsbidrag. Om denna möjlighet upphör behövs nya unika kännetecken – brand marks, som är mer förknippade med specifika delmarknader eller kanske till och med är unika för varje operatör. Att taxfree upphör betyder inte att kunden inte kan få en chans att handla billigare, men det sker till priset att säljarens marginal minskar.

Taxfreeförsäljningen innebär en subvention, som har påverkat valet och utbudet av transportvägar och transportlösningar. Det finns dock ett antal andra faktorer som också inverkar - valutakurser, skillnader i moms och punktskatter, sammansättning av export/import, industrilokalisering, framväxten av nya marknader, faktorkostnadsförändringar, köpkraftsförändringar, aktörernas strategier, politiska beslut, infrastrukturinvesteringar o s v.

Att värdera konsekvenser av bortfallet av taxfree blir därför mycket komplicerat och kräver dynamiska analyser och kontinuitet. Vi är också övertygande om att ett helhetsperspektiv är nödvändigt och det är vår förhoppning att vår rapport kan bidra till en ökad kunskap om färjemarknadens förutsättningarna efter "taxfree".

Det referensmaterial som gäller effekterna av borttagandet av taxfree består till stor del av partsinlagor eller analyser som med avsikt har varit begränsade i olika avseenden. Vi har tacksamt tagit emot hjälp av Klas Brogren och Folke Widell, Cruise & Ferries, med initierad kunskap om hur färjemarknaden fungerar. Utan deras grunddata hade det inte heller varit möjligt att sammanställa föreliggande analys.

Vi vill också tacka Sveriges Redareförening för deras redogörelse av regelverket för taxfree försäljningen idag och hur det kan komma

att fungera efter den 30 juni 1999 samt alla rederier som ställt upp och svarat på frågeformuläret. Ann-Christine Frandsen skall också omnämnas för sitt förtjänstfulla arbete med analysen av de svenska färjeföretagens årsredovisningar.

Ett varmt tack också till Kvarkenrådets projektledning, Infraplan m.fl. som givit oss nya insikter och perspektiv samt till Birger Bäckström, Ordföranden i SSK-utredningen, som utan prestige låtit oss samordna faktainsamling och analyser inom avsnittet som berör färjemarknaden för båda utredningarna. Många skattekronor har sparats samtidigt som analyserna förhoppningsvis har blivit bättre underbyggda.

Göteborg 1998-03-15

Kaj Rehnström Jennie Thalenius

Sammanfattning och slutsatser

Uppdraget

Denna bilaga utgör ett underlag för SSK-utredningens taxfreebetänkande. Givna förutsättningar för konsekvensanalysen har varit att:

- Taxfree upphör den 1 juli 1999.
- Värdera vad bortagande av taxfree kan få för ekonomiska konsekvenser för rederinäringen samt volymeffekter på resande samt gods-transporter.
- Bedöma sysselsättningseffekter för rederinäringen
- Värdera övergripande konsekvenser för svensk industris transportkostnad och konkurrenskraft.

Det har inte ingått i uppdraget att kvantifiera effekter för turistnäringen eller miljö- och säkerhetsaspekter.

Ett viktigt underlag för analysen har varit ett omfattande frågeformulär som besvarats av företag som svarar för 60-70 % av trafiken på Sverige.

Volym och struktur

Europa intar en dominerande ställning när det gäller de internationella transporterna medan de nationella marknaderna dominerar i framför allt Fjärran Östern och Amerika. Marknaden kan globalt uppskattas bestå av ca 40% internationella och 60% nationella transporter.

Den totala europeiska internationella marknaden uppskattas netto till 90 miljoner passagerare, 13 miljoner bilar och 4,5 miljoner lastbilar/trailers. Trafiken till och från Danmark omfattade 1996 37 miljoner passagerare, Sverige 36 miljoner, England 35 miljoner och Frankrike 28 miljoner. Observera att det inte går att addera trafiken till och från länderna då det medför en dubbelräkning. Dessa länder dominerar helt den internationella färjemarknaden. Det betyder att Europa och framförallt Nordeuropas dominans kommer att bli fortsatt stor, trots den reduktion av färjeresandet och färjetransporterna som tillkomsten av fasta förbindelser och slopandet av taxfree inom

EU innebär. Utvecklingen i övriga delar av världen bedöms bli fortsatt volymmässigt expansiv både nationellt och internationellt. Färjemarknaden består av ett mycket stort antal små och lokala operatörer. Enbart i Europa finns det mer än 200 färjerederier. En tydlig tendens till koncentration finns, framförallt i den europeiska färjemarknaden. Sannolikt kommer det i Europa i framtiden att finnas färre men större färjeoperatörer. Nya landförbindelser och upphörandet av taxfree bidrar till denna utveckling.

Att strukturrationaliseringen har kommit långt inom Europas färjenäring framgår tydligt av att rederier i Japan, som kontrollerar fler färjor och har flest fartyg under egen flagg inte leder operatörsrligan. Den leds av Stenasfären, P&O och Silja när det gäller tonnage och när det gäller passagerare leder Scandlines med trafiken mellan Helsingborg och Helsingör med 10 miljoner passagerare följt av P&O P&O Stena Line Calais-Dover trafik.

Nationell eller internationell verksamhet ?

Inslaget av hemmaflaggor är på färjemarknaden betydligt större än jämfört med lastfartygsmarknaden. Färjorna är således i högre grad registrerade i de länder som berörs av trafiken. Men även här är en förändring på gång och tredjelandsflagg har blivit vanligare i den internationella trafiken. Det finns ett relativt stort inslag av nationella transporter på färjemarknaden. Med beslutet att upphöra med taxfree inom EU togs också ett steg mot en ännu större nationell färjemarknadsstruktur och därmed också ett steg mot en integrering av färjelinjerna med transportstrukturen i land. EU-kommissionen har också skickat ut ett s.k. konsultativt PM, där bemanningsfrågor tas upp och som pekar i samma riktning. Denna PM har visserligen inte tillkommit p.g.a. taxfreefrågan, men kan innebära ett större statligt engagemang i färjetrafiken. Följden skulle kunna bli ett växande statligt inslag av subventioner och engagemang i investeringar i transportnäten även till sjöss dvs. i fartyg. Denna PM avvisas av färjenäringen.

Som en form av motpol mot ovanstående nationalisering av färjenäringen kvarstår dock den internationella karaktären på färjemarkna-

den. En internationell integrering finns via fartygsutbudet samt via varv, underleverantörer, försäkring, finansiering, bemanning, utbildning och säkerhetsfrågor och som innebär att färjemarknaden är en del av den internationella sjöfarten. Merparten av färjetransporterna utförs också på kommersiella villkor även om det finns betydande inslag av nationella intressen i enskilda rederier, samt stöd från statens sida som t ex i Frankrike och Norge. Var gränsen går när färjesjöfarten övergår till att bli ett transportpolitiskt instrument med statlig upphandling och subventioner eller en näring som arbetar på kommersiella internationella villkor är därför svår att dra.

I och med att färjerederierna förlorar taxfreeförsäljningen får rena lastfärjor en fördel. För dessa klassificeras transporten som handelsjöfart, där trenden är entydig för befrielse av nationella personskatter och sociala avgifter p.g.a. den nästan helt globala konkurrenssituation som råder inom denna marknad.

Det finns därför i princip två motsatta politiskt tänkbara utvecklingslinjer - antingen blir den europeiska färjetrafiken en intern trafikpolitisk fråga, liksom vägar och järnvägar, eller så betraktas färjemarknaden som en del av den internationella sjöfartsmarknaden och får arbeta under samma villkor. Det senare alternativet skulle sannolikt leda till de lägsta priserna för godstransporterna p.g.a. konkurrenssituationen och skulle därmed gynna sjötransporten i sig.

I takt med att den 1 juli 1999 kommer närmare innebär beslutet att upphöra med taxfreeförsäljningen onekligen att frågan ställs på sin spets. Färjenäringen dras in i den inre marknadens egentliga kärnfråga som är de stora skillnader som finns i konsumtions- och punktskatter inom Europa. I vilken riktning utvecklingen kommer att gå är synnerligen svårbedömbart och blir en politisk fråga med allt vad det innebär av inflytande av olika intressenter.

Tonnageutbudet

På utbudssidan omfattar färjemarknaden globalt ca 1.850 fartyg (>400 GT) vilket gör att den är jämförbar med produkttank- och kylmarknaderna mätt i antal fartyg. Omsättningen av andrahandsfartyg uppgick till 64 fartyg motsvarande ett värde på 421 miljoner

USD 1996, vilket står i proportion till omsättningen på tank- och bulkmarknaderna. Priset på andrahandsfärjor började sjunka 1996 för att marknaden diskonterade ett överutbud på färjor p.g.a. beslutet att taxfree skall upphöra. Under 1997 har en viss återhämtning skett. Kapaciteten är flexibel och de stora kostnaderna ligger i tonnaget och inte i infrastrukturen även om moderna höghastighetsfärjor kan kräva betydande investeringar i terminaler.

De svenskflaggade färjornas andel av marknaden

Svenska färjetransporter bedrivs med ca 30 % svenskflaggat tonnage, vilket kan jämföras med handelsflottans ca 8% mätt på antal fartyg. Den svenskkontrollerade flottan har tappat marknadsandelar både inom färje- och lastsektorn. De övriga nordiska länderna tar i väsentligt högre grad hand om sina hemmamarknader.

Färjetrafiken på Sverige - intäkter, kostnader, bidrag från taxfree samt sysselsättningen

Färjeoperatörernas totala intäkter fördelar sig på biljetter 32 %, last 20 %, restauration 16 % och butik 33%. Kostnaderna fördelar sig på inköp till restauration och butik 21 %, lönekostnad ombord 36 %, anlop och hamnkostnader 8 %, drift 16 %, marknad och administration 17 %. För samtliga operatörer på Sverige uppskattar vi att bidraget från restauration och butikverksamhet efter avdrag för inköpskostnaden uppgår till 3 - 3,5 miljarder SEK, varav 60 % kommer från butikverksamheten. Bidraget täcker med dessa förutsättningar mer än hela lönekostnaden för näringen.

Vi uppskattar att totalt ca 8.000 personer är engagerade i färjetrafiken på Sverige fördelat på 1.600 i land och 6.400 ombord, varav fartygsbesättning 1.600 och 4.800 intendentur.

Ekonomiska effekter för färjenäringen av att taxfree försvinner

Trafiken på Sverige utförs av enskilda linjer med mycket olika förutsättningar. Det innebär att förlusten av taxfreeförsäljningen drabbar linjerna i mycket varierande grad. Analysen har därför baserats på 8 olika trafikområden med specifika nyckeltal för varje område.

Fortsättningsvis kommer vi att använda ett viktat genomsnittsvärde för hela trafiken på Sverige.

Åren 1996 och 2000 har använts som referensår. Effekterna av Öresundsbron och bortfallet av taxfree har beräknats separat och sammanvägts till en total effekt. Eftersom bron beräknas komma i drift under år 2000 och taxfree upphör 1999 så skall referensåret 2000 ses som det första året med Öresundsbro och utan taxfree.

Utgångsläget för en konsekvensanalys måste alltid vara dagsläget d.v.s. i detta fallet 1996. Utgångspunkten för kalkylerna har därför varit att biljettintäkten per person liksom frakten för en lastbil/trailer är på samma nivå år 2000 som år 1996, dvs. 98 respektive 1.642 SEK. Med dessa förutsättningar bedömer vi att färjenärings villkor förändras mellan år 1996 och 2000 enligt följande:

PÅ INTÄKTSSIDAN

Mindre resande: Minskar inkomsten från biljetter/personbilar/hytter
Minskar försäljningen och ombordkonsumtionen

Personer som reser: Handlar mindre ombord

Godstrafiken växer: Ökade lastintäkter

PÅ KOSTNADSSIDAN

Färre anställda: Lägre arbetskraftskostnader

Reducerat resande: Lägre inköpskostnader

Handlar mindre: Lägre inköpskostnader

Försämrad marginal: Ökade inköpskostnader

Färre linjer/turer: Minskade hamn och driftskostnader

Därtill kommer priset på andrahandsfärjor, vilket är en form av kapitalförstöring som vi inte har tagit med i beräkningarna ovan. Den konkurrensförstärkning som rena lastfärjor får bidrar också till detta.

Med de givna förutsättningarna bedöms intäkterna minska med 2,5 miljarder och kostnadsreduceringarna uppgå till 1,5 miljarder, d.v.s. *det återstår ett behov av kompensation för ett nettobortfall på ca 1 miljard SEK.* Beaktar vi även att färjeföretagen har ett behov av

konsolidering efter perioden 1992-1996 så är det egentliga behovet betydligt större. Därtill kommer effekten av värdefall på färjorna.

Bakom ovanstående ekonomiska utfall ligger en minskning av resandet från drygt 36 miljoner passagerare till 32 miljoner (-14%) och förlust av ca 2.100 direktanställda, varav 1.800 svenska, lägre försäljningsvolym och ett mindre bidrag från ombordförsäljningen.

Restaurationen antas vara oförändrad då taxfree finns kvar för ombordkonsumtion tillsvidare. Ett problem är att även om verksamheten ombord skulle kunna tillgodogöra sig högre marginaler på inköpen, så motverkas detta av att verksamheten är personalintensiv. Arbetskraftskostnaden ombord är väsentligt högre än i land för motsvarande verksamhet. Det finns därför en tendens inom näringen till att gå över till restaurationsformer som är väsentligt mindre personalintensiva. Vad som ytterligare komplicerar bilden är att moms kan komma att införas på passagerarbiljetten vid resor mellan EU-länderna. Detta har inte beaktats i kalkylerna.

Enligt vår analys och med de givna förutsättningarna fattas 1 miljard enbart som en effekt av att taxfree försvinner. Detta måste kompenseras genom att kostnaderna minskas ytterligare, t.ex. genom flaggbyte, lägre hamnkostnader mm eller genom en höjning av biljettpriser eller godsfrakter. Om hela compensationen tas ut på personresandet innebär det 31% högre biljettpris. Om i stället godset skall bära hela beloppet innebär det att frakten måste höjas med 37%. En kombination av båda åtgärderna skulle innebära en generell höjning med 17 %. Men nu inträder dynamiken i kalkylen.

Dynamiken i kalkylen

Principiellt kan prishöjningar medföra två skilda effekter:

- En geografisk omfördelning av personresandet och/eller lasten.
- Via priselasticiteten reduceras volymen av personresande eller last.

Det finns ett stort antal taxfreeanalyser som bekräftar att elasticiteten vid prisökningar på biljetterna är hög, d.v.s. relativt små prisökningar leder till betydande minskningar i resandet. En geografisk omfördelning kan också förväntas om inte samtliga färjelinjer höjer priset lika mycket.

Undersökningarna är påfallande eniga om att en ökning av priset på personbiljetten leder till motsvarande relativa minskning i resandet. D.v.s. finns inte taxfreeförsäljning och biljettpriiset höjs med 30 %, så minskar resandet med 30 %. Det innebär för svenskt vidkommande att resandet från och till Sverige skulle reduceras ytterligare - från 33 miljoner till 22 miljoner passagerare.

Ökningen av biljettpriiset skulle innebära ökade intäkter på kvarvarande resande med 680 miljoner och en förlorad intäkt för 10 miljoner passagerare på drygt 2 miljarder. Detta leder till ytterligare nedläggelse av enskilda linjer och ännu större effekt på sysselsättningen. Kortsiktigt skapar det brist på lastkapacitet med stigande transportkostnader för godset som följd innan ny kapacitet åter finns på marknaden. Ett annat alternativ är att kompensera bortfallet via prishöjningar på godstransporterna. Är prisökningen relativt sett olika hög hos olika färjelinjer och på Öresundsbron uppstår med stor sannolikhet en geografisk omfördelning av godsvolymer. Däremot kommer prisökningen knappast att påverka den totala lastvolymen på motsvarande sätt som personresandet. Priselasticiteten antas vara låg till skillnad mot personresandet, vilket baseras på att kostnaden för färjeöverfarten i genomsnitt utgör 0,6% av export/importvärdet per transporterad enhet.

En ökning av godsfrakterna skulle dock påskynda utvecklingen mot renodlade lastlinjer. En bidragande orsak är också att lastfartygstrafiken omfattas av stödet till den svenska handelsflottan och som ger rena lastfärjor en fördel. Samtidigt finns det en allmän uppfattning inom färjenäringsringen att det inte går att höja transportpriserna. Det beror på att den nuvarande färjetrafiken drivs under stark konkurrens. Även vid små prisjusteringar kan enskilda färjeoperatörer omedelbart se en omfördelningseffekt. Ett tredje alternativ är att ta ut prisökningar på både passagerare och gods. Priselasticiteten, dvs. förhållandet mellan relativ prisökning och volymförändring är normalt inte en linjär funktion. En mindre prisökning med t.ex. 10 % på personbiljetterna kan förväntas ge ett positivt bidrag.

Vilka kombinationer och alternativ som de enskilda färjeoperatörerna slutligen väljer beror på de unika förhållanden som gäller för varje enskild linje.

Hur står färjeföretagen ekonomiskt rustade för att möta taxfree ?

Rederibranschens internationella prägel ger upphov till svåröverskådliga organisationsstrukturer och ägarförhållanden. Siffror utryckta ur sitt sammanhang ger ibland missvisande nyckeltal och bild av den finansiella ställningen. Detta får även betydelse för de slutsatser som kan göras här. Det ligger dock i sakens natur att en avgränsad analys är just avgränsad och lämnar många frågor obesvarade. Detta hindrar dock inte att slutsatser kan dras utifrån det material som har analyserats.

Utvecklingen under perioden 1992 – 1996 kan med dessa utgångspunkter därför kort sammanfattas med:

- Ökad omsättning med 19%
- Ökat antal anställda med 9%
- Ökad balansomslutning med 17%
- Stora fluktuationer i vinstmarginaler och resultatmått
- Branschen är icke homogen
- Låga soliditetsnivåer
- Branschen kännetecknas av stor osäkerhet under denna period

Den ekonomiska situationen för flera av de analyserade företagen visar på ett starkt behov av framförhållning och förutsebarhet i marknadsförutsättningarna, vilket nu inte finns. Branschen är som helhet inte heller ur marknadssynpunkt homogen samtidigt som tidsperioden 1992-1996 har kännetecknats av en betydande turbulens helt utanför företagets kontroll och med negativa ekonomiska effekter som följd. Det är inte förrän under senare år som färjemarknaden kan se en förbättrad marknadsutveckling med ökat resande igen. Med fortsatt taxfreeförsäljning hade färjeföretagen med stor säkerhet kunnat konsoliderat sig.

Vår konsekvensanalys tillsammans med genomgången av företagets ekonomiska status visar på att en utsträckt taxfreeperiod är det absolut bästa alternativet för alla parter. På så sätt skulle färjeföreta-

gen få en chans att konsolidera sig för att kunna genomföra anpassningen till de nya förutsättningarna.

Men vårt uppdrag gällde att analysera en situation där taxfree upphör från och med juli 1999. Denna förändring kommer att följas av flera andra, t ex avseende reglerna för införsel av beskattade varor från andra EU-länder, harmonisering av punktskatter, nya medlemmar i EU mm. *Färjenäringen i Europa kommer därför att arbeta under mycket svårbedömda marknadsförhållanden under överblickbar tid.*

Några generella slutsatser om de regionala skillnaderna

Den linje som relativt sett påverkas mest negativt ekonomiskt är Kvarckentrafiken följd av trafikerna mellan västkusten/sydskusten och Danmark samt Tyskland. Att trafiken på dessa relationer påverkas mer beror på de höga omsättningstalen per passagerare samt beroendet av det bidrag som taxfreeförsäljningen ger.

Öresundstrafiken är den trafik som påverkas mest mätt i volymtal om effekterna av Öresundsbron också tas med i beräkningen. De ekonomiska nyckeltalen uppvisar dock relativt låga värden per person i denna trafik, vilket medför att den ekonomiska effekten i absoluta tal inte blir av samma dignitet som på de längre linjerna.

Ålandsundantaget kommer i viss omfattning att utnyttjas i trafiken mellan Sverige och Finland. Trots detta är det sannolikt att det totala resandet mellan Sverige och Finland minskar något. På linjer som idag har en naturlig relation till Åland samt på övriga linjer som trafikerar öststaterna samt Norge kommer taxfreeförsäljningen att fortsätta tillsvidare. Sammantaget kommer personresandet att öka på dessa linjer.

Det är främst finska och svenska resenärer som bedöms minska sitt resande på de linjer som förlorar taxfreeförsäljningen. Detta resande är också relaterat till korttidsresor och inköp av taxfree. De negativa ekonomiska effekterna drabbar därför i huvudsak Kvarckentrafiken liksom trafiken på väst- och sydkusten. Nedläggning av enskilda linjer kan också skapa en omfördelningseffekt.

För samtliga trafikrelationer gäller också att lasttrafiken kommer att fortsätta öka kraftigt och med totalt 300.000 enheter. Ökningen på färjorna förväntas uppgå till 200.000 enheter mellan åren 1996-2000. 100.000 enheter förväntas tillföras Öresundsbron. Detta innebär en mer dämpad tillväxt än jämfört med utvecklingen mellan 1993-1996. Hänsyn har då inte tagits till den regionala tillväxt som uppstår i Öresundsregionen genom tillkomsten av bron.

Övergripande konsekvenser för svensk industris transportkostnad

Om lasten får bära hela kompensationskravet innebär det en ökning av genomsnittspriset för en lastbil/trailer från drygt 1.600 SEK till 2.200 SEK eller med 37 %, att transportnotan ökar med 1 miljard för näringsliv och konsumenter. Det är självklart en nackdel för transportköparen.

Det är dock viktigt att denna höjning sätts i ett helhetsperspektiv. Om färjefrakten i stället sätts i relation till den totala transportkostnaden från dörr till dörr för en lastbilstransport Sverige – Nordeuropa utgör den beräknade genomsnittliga färjefrakten ca 16% av totalkostnaden, baserat på en dörr till dörrkostnad på 10.000 SEK. En ökning av färjefrakten med 600 SEK innebär räknat på detta sätt en ökning av totalkostnaden med 6%. Speditörerna arbetar med små marginaler och denna höjning kan därför för vissa transporter betraktas som avsevärd.

Tack vare utvecklingen inom sjöfarten kan idag importen/exporten på lastbilar transporteras ombord på färjor där kostnaden för sjötransportdelen utgör ungefär 0,6 % av det genomsnittliga export/import värdet för varorna som transporteras på bilen och som uppgår till ca 300.000 SEK. Sätter vi kompensationsbehovet på 1 miljard för färjetransporterna i relation till hela export/importvärdet på 500 miljarder SEK utgör andelen 0,2 %. Slutsatsen är att för svenskt näringsliv i sin helhet kan inte fördyringen av färjetransporten för att kompensera rederierna för bortfallet av taxfree ses som ett allvarligt hot. Varje fördyring av transporterna adderas dock till den svenska transportkostnadsnackdelen jämfört med företagen på Kontinenten.

En viktig kommentar som vi har fått av näringen är att även små frakthöjningar kan vara avgörande för enskilda transportörer eller lastägare, vilka arbetar med mycket små egna marginaler. Generellt sett visar utvecklingen på en kraftigt ökad handel och växande transporter inom Europa med allt större volymer halvfabrikat. Det i sig kan leda till slutsatsen att transportkostnaden inte har varit ett hinder. Närheten till kund (differentiering) och möjlighet att bedriva produktion även i mindre anläggningar påverkar också lokaliseringen av verksamheten eller lagerhållningen närmare de stora marknaderna. Detta leder snarare till att ytterligare öka behovet av transporter än att minska det. Att Sverige får en ökad transportkostnadsnackdel skärper dock kravet på ytterligare långsiktig effektivisering av logistikkostnaderna.

Det finns en tydlig fokusering på personresandet i alla taxfreeutredningar och vi saknar ett tillfredställande underlag för att värdera priselasticiteten för godset. De utredningar som gjorts visar på att det inte går att öka priset på personbiljetter för att kompensera bortfallet av taxfreebidraget mer än marginellt utan att det får mycket allvarliga konsekvenser för den nuvarande färjenäringen och sysselsättningen. Behovet av att lösa färjenäringens dilemma kvarstår därför, vilket är att finna kompensation för minst 1 miljard SEK, som en effekt av att taxfree tas bort och Öresundsbron byggs.

Sammanfattande slutsats

Vi vill starkt understryka att slutsatserna avser en sammanfattning av effekter på hela näringen. Av konkurrensskäl kan vi inte gå in på enskilda trafikområden. Med förutsättningen oförändrad nivå på biljettsintäkter per person och per lastenhet kan effekterna av att taxfree upphör och Öresundsbron byggs kort sammanfattas med:

- Volymbortfall med ca 3 miljoner passagerare (14 %).
- Intäktsbortfall brutto på ca 2,4 miljarder för färjenäringen, som måste kompenseras genom förändrade strategier och koncept mm. Detta måste ske genom ökade intäkter från passagerare och/eller gods och reducerade kostnader.
- Minskat antal sysselsatta inom färjenäringen med drygt 2.000 personer, färre linjer mm sänker kostnaderna med ca 1,5 miljarder.

- Kapitalförlust för färjetonnaget som inte är inräknat ovan.
- Ett kvarvarande behov av att sänka kostnaden och/eller öka intäkterna med minst 1 miljard som kommer att leda till en kombination av:
 - **Prisökningar:** Att höja priserna i en konkurrensutsatt marknad leder normalt till omfördelningseffekter mellan konkurrenterna samtidigt som det via priselasticitet kan innebära att volymerna sjunker. Det kan sedan i sin tur leda till ytterligare krav på prishöjningar och kostnadsreduceringar. Hur enskilda företag reagerar när det gäller prispolitiken är av stor betydelse för hur många linjer som kommer att läggas ned.
 - **Kostnadsänkningar:** Anlöpskostnaderna samt personalkostnaderna utgör en stor andel av kostnadsmassan. För hela trafiken på Sverige uppskattas anlöpskostnaderna uppgå till 700 MSEK och arbetskraftskostnaderna till 2.800 MSEK. Förutom nödvändigheten att se över hamn/anlöpskostnaderna kan även omflaggning av färjor bli resultatet. Det innebär att selsättningen ombord under svensk flagg minskar ytterligare.
 - **Omfördelning** från konventionell passagerar/godsfärjetransport till renodlade lastfärjor, vilket kan innebära en ytterligare kapitalförstöring med avseende på att ett överskott av konventionella färjor uppstår.
- Resultatet blir en kapacitetsanpassning med nedläggning av vissa trafiklinjer som kortsiktigt skapar försämrade trafikservice för transportköparen/varuägaren och försämrade utbud för passagerarna. Störningar kan därför förväntas under de inledande åren innan marknaden, färjelinjerna och Öresundsbron, upprättat nya "prisbalanser" mellan de olika trafikrelationerna. Denna gång på en prisnivå som reflekterar kostnaden för färjornas verksamhet utan taxfree. Den "slutliga" prisökningen beror på vilka kostnadsänkande åtgärder som företagen vidtar, men vi uppskattar att den hamnar på en nivå mellan 10 – 15%.
- På längre sikt och med Öresundsbrons tillkomst är det vår bedömning att det knappast är någon risk för att transportkapacitet saknas för att upprätthålla en tillräcklig servicenivå för den svenska industrin till en konkurrenskraftig kostnad.

Innehållsförteckning

1 INLEDNING	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Uppdraget, metodik och rapportens disposition	2
2 FÄRJEMARKNADEN	3
2.1 Inledning.....	3
2.2 En global översikt.....	4
2.3 Europa och Norden	7
2.4 Trafiken på framtida taxfree linjer.....	7
3 FÄRJETRAFIKEN PÅ SVERIGE 1996 – STRUKTUR OCH VOLYMTVECKLING	10
4 FÄRJEFLOTTAN	15
4.1 Globalt.....	15
4.2 Färjeflottan – Sverige hösten 1997	20
4.3 Färjeflottan i svensk trafik per flagg och kapacitet.....	21
4.4 Tillgången på isklassat tonnage och höghastighetsfärjor.....	22
5 SVENSKA FÄRJEREDERIER – KAPITALSTRUKTUR OCH RESULTAT 1992-1996	24
5.1 Inledning.....	24
5.2 Nyckeltalsanalys för perioden 1992-1996.....	26
5.2.1 Omsättning.....	26
5.2.2 Antalet anställda.....	27
5.2.3 Balansomslutning	28
5.2.4 Resultat, vinstmarginal och avkastning	29
5.2.5 Kapitalstyrka och finansiell ställning	34
5.2.6 Likviditet och kassaflöde.....	36
5.3 Sammanfattning.....	38

6 EFTERFRÅGEPÅVERKANDE FAKTORER.....	40
6.1 Regelverket för taxfree - införsel.....	40
6.1.1 Affärsmässig hantering och transport av varor	40
6.1.2 Varor för personligt bruk	41
6.1.3 Införsel för personligt bruk till Sverige, Danmark och Finland – beskattade varor.....	42
6.2 Regelverket för taxfree - försäljning	42
6.2.1 Territoriella undantag	43
6.2.2 Situationen efter 1 juli 1999.....	44
6.3 Skillnader i punktskatter och moms.....	47
6.4 Övriga efterfrågepåverkande faktorer.....	50
7 STRATEGIER	52
8 UPPHÖRANDET AV TAXFREE FÖRSÄLJNINGEN - KORTSIKTIGA OCH LÅNGSIKTIGA EFFEKTER PÅ MARKNADEN.....	56
8.1 Inledning - förutsättningar	56
8.2 Effekter för färjenäringsen	58
8.2.1 Metodik och nyckeltal	58
8.2.2 Trafikförutsättningar – resande och gods	66
8.2.3 Ekonomiska effekter	67
8.3 Industrins transportkostnader.....	69
8.4 Sysselsättningseffekter	71
REFERENSLISTA.....	74
FIGUR- OCH TABELLBILAGA	77
Kapitel 3: Trafiken på Sverige 1993 - 1997	77
Kapitel 5: Svenska färjerederier - kapitalstruktur och resultat 1992-1996.....	88

Figurförteckning

Figure 1: Ferry lines to and from Sweden 1996.....	11
Figure 2: Total volumes to and from Sweden 1993 – 1997 (per month).....	14
Figure 3: Total volumes to and from Sweden per region 1996.....	14
Figure 4: World ferry fleet by type of ship.....	17
Figure 5: Existing ferry fleet by size and year of build (GT).....	17
Figure 6: Existing ferry fleet - by size and country of builder (DWT).....	18
Figure 7: Existing ferry fleet - by size and country of domicile of owner/ ..	18
Figure 8: Existing fleet - by size and flag (GT).....	19
Figure 9: Existing ferry fleet by size and largest owner/operator (GT).....	19
Figure 10: Turnover (tkr) 1992-1996.....	26
Figure 11: Employees per year 1992 - 1996.....	27
Figure 12: Total assets (1000 SEK) 1992-1996.....	28
Figure 13: Profit margin (%) 1992 - 1996.....	30
Figure 14: Return on total assets (%) 1992 - 1996.....	32
Figure 15: Solvency ratio (%) 1992 - 1996.....	34
Figure 16: Times interest earned.....	35
Figure 17: Ferry volumes on Sweden 1990-1997 and the future.....	51
Figure 18 Revenue on a selection of European ferry routes.....	62
Figure 19: Ferry traffic on Sweden - Revenues per activity in %.....	64
Figure 20: Ferry traffic on Sweden – cost structure in %.....	64
Figure 21: Swedish ferries – number of employees per category %.....	65
Figure 22: Ferry traffic on Sweden - gross contribution from onboard sal. 65	65
Figure 23: Swedish export - cargo value per tonne 1990-1994 (SEK).....	70
Figure 24 Total volumes to and from Sweden 1993-1997.....	77
Figure 25 Traffic – range Norra Bohuslän – Norway 1993-1997.....	78
Figure 26 Traffic – range West coast of Sweden - Denmark 1993-1997.....	79
Figure 27 Traffic – range West coast of Sweden - other EU 1993-1997... 80	80
Figure 28 Traffic – range Öresund – Denmark 1993-1997.....	81
Figure 29 Traffic – range Baltic sea: Sweden - Bornholm 1993-1997.....	82
Figure 30 Traffic – range Baltic sea – Germany 1993-1997.....	83
Figure 31 Traffic – range Baltic sea – East Europe 1993-1997.....	84
Figure 32 Traffic – range Sweden - Åland 1993-1997.....	85
Figure 33 Traffic over the Gulf of Bothnia (Kvarken) 1993-1997.....	86
Figure 34 Traffic – range Sweden – other Finland 1993-1997.....	87

Tabellförteckning

Table 1: Examples - national traffic 1996.....	4
Table 2: The international ferry traffic to and from different countries	5
Table 3: International ferry links 1996 (number of passengers over 0,7 mi..	6
Table 4: Traffic 1996, tax-free and not tax-free traffic relations after 1999 .	8
Table 5: Share of traffic 1996, tax-free and not tax-free relations	8
Table 6: Traffic changes 1996/1993, tax-free and not tax-free relations 1...9	9
Table 7: Traffic on Sweden - supply	10
Table 8: Traffic on Sweden - demand per country 1996.....	10
Table 9: All traffic lines on Sweden 1996.....	12
Table 10: Sale and purchase of second hand ferries.....	16
Table 11: Total ferry fleet in traffic on Sweden - operator and ships (aut..	20
Table 12: Ferries in traffic on Sweden by flag, age and capacity	22
Table 13: Existing ferry fleet with ice class 1 or 1A	23
Table 14: High speed ferries - existing or for delivery 1998/99.....	23
Table 15: Return on equity (%) 1992 - 1996.....	31
Table 16: Profit after financial items/income and expenses 1992 - 1996 (..	33
Table 17: Quick current assets ratio (%).....	36
Table 18: Operation cash flow (1000 SEK) 1992 - 1996.....	37
Table 19: Price and duty levels in different EU countries on spirits and t ..	49
Table 20: Tax-free prices on some ferry links.....	50
Table 21: Attraction of tax free sales on all destinations. Actual and prob ..	60
Table 22: Willingness to travel without tax- free	60
Table 23: Key figures – Ferry traffic revenues, contribution and costs on .	62
Table 24: Volume development year 2000/1996 and average revenue per .	66
Table 25: Net revenue after tax-free and link Öresundsbron – year 2000/..	68
Table 26: Swedish ferries – employed per category, yearly payments incl.	72
Table 27: Abolition of tax-free, estimation of the consequences in number	73
Table 28: Turnover 1992-1996 (1000 SEK)	88
Table 29: Number of employees 1992-1996.....	88
Table 30: Total assets 1992-1996 (1000 SEK).....	89
Table 31: Profit margin 1992-1996 (%).....	89
Table 32: Profit after financial items/income and expenses 1992-1996 (10.	90
Table 33: Return on total assets 1992-1996 (%)	90
Table 34: Solvency ratio 1992-1996 (%)	91
Table 35: Number of times interest earned	91

Year	Volume	Page	Author	Title
1900	1	1	W. H. W. H.	Original Article
1900	1	2	J. H. J.	Original Article
1900	1	3	A. B. A.	Original Article
1900	1	4	C. D. C.	Original Article
1900	1	5	E. F. E.	Original Article
1900	1	6	G. H. G.	Original Article
1900	1	7	I. J. I.	Original Article
1900	1	8	K. L. K.	Original Article
1900	1	9	M. N. M.	Original Article
1900	1	10	O. P. O.	Original Article
1900	1	11	Q. R. Q.	Original Article
1900	1	12	S. T. S.	Original Article
1900	1	13	U. V. U.	Original Article
1900	1	14	W. X. W.	Original Article
1900	1	15	Y. Z. Y.	Original Article
1900	1	16	A. B. A.	Original Article
1900	1	17	C. D. C.	Original Article
1900	1	18	E. F. E.	Original Article
1900	1	19	G. H. G.	Original Article
1900	1	20	I. J. I.	Original Article
1900	1	21	K. L. K.	Original Article
1900	1	22	M. N. M.	Original Article
1900	1	23	O. P. O.	Original Article
1900	1	24	Q. R. Q.	Original Article
1900	1	25	S. T. S.	Original Article
1900	1	26	U. V. U.	Original Article
1900	1	27	W. X. W.	Original Article
1900	1	28	Y. Z. Y.	Original Article
1900	1	29	A. B. A.	Original Article
1900	1	30	C. D. C.	Original Article
1900	1	31	E. F. E.	Original Article
1900	1	32	G. H. G.	Original Article
1900	1	33	I. J. I.	Original Article
1900	1	34	K. L. K.	Original Article
1900	1	35	M. N. M.	Original Article
1900	1	36	O. P. O.	Original Article
1900	1	37	Q. R. Q.	Original Article
1900	1	38	S. T. S.	Original Article
1900	1	39	U. V. U.	Original Article
1900	1	40	W. X. W.	Original Article
1900	1	41	Y. Z. Y.	Original Article
1900	1	42	A. B. A.	Original Article
1900	1	43	C. D. C.	Original Article
1900	1	44	E. F. E.	Original Article
1900	1	45	G. H. G.	Original Article
1900	1	46	I. J. I.	Original Article
1900	1	47	K. L. K.	Original Article
1900	1	48	M. N. M.	Original Article
1900	1	49	O. P. O.	Original Article
1900	1	50	Q. R. Q.	Original Article
1900	1	51	S. T. S.	Original Article
1900	1	52	U. V. U.	Original Article
1900	1	53	W. X. W.	Original Article
1900	1	54	Y. Z. Y.	Original Article
1900	1	55	A. B. A.	Original Article
1900	1	56	C. D. C.	Original Article
1900	1	57	E. F. E.	Original Article
1900	1	58	G. H. G.	Original Article
1900	1	59	I. J. I.	Original Article
1900	1	60	K. L. K.	Original Article
1900	1	61	M. N. M.	Original Article
1900	1	62	O. P. O.	Original Article
1900	1	63	Q. R. Q.	Original Article
1900	1	64	S. T. S.	Original Article
1900	1	65	U. V. U.	Original Article
1900	1	66	W. X. W.	Original Article
1900	1	67	Y. Z. Y.	Original Article
1900	1	68	A. B. A.	Original Article
1900	1	69	C. D. C.	Original Article
1900	1	70	E. F. E.	Original Article
1900	1	71	G. H. G.	Original Article
1900	1	72	I. J. I.	Original Article
1900	1	73	K. L. K.	Original Article
1900	1	74	M. N. M.	Original Article
1900	1	75	O. P. O.	Original Article
1900	1	76	Q. R. Q.	Original Article
1900	1	77	S. T. S.	Original Article
1900	1	78	U. V. U.	Original Article
1900	1	79	W. X. W.	Original Article
1900	1	80	Y. Z. Y.	Original Article
1900	1	81	A. B. A.	Original Article
1900	1	82	C. D. C.	Original Article
1900	1	83	E. F. E.	Original Article
1900	1	84	G. H. G.	Original Article
1900	1	85	I. J. I.	Original Article
1900	1	86	K. L. K.	Original Article
1900	1	87	M. N. M.	Original Article
1900	1	88	O. P. O.	Original Article
1900	1	89	Q. R. Q.	Original Article
1900	1	90	S. T. S.	Original Article
1900	1	91	U. V. U.	Original Article
1900	1	92	W. X. W.	Original Article
1900	1	93	Y. Z. Y.	Original Article
1900	1	94	A. B. A.	Original Article
1900	1	95	C. D. C.	Original Article
1900	1	96	E. F. E.	Original Article
1900	1	97	G. H. G.	Original Article
1900	1	98	I. J. I.	Original Article
1900	1	99	K. L. K.	Original Article
1900	1	100	M. N. M.	Original Article

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Regeringen bemyndigade den 15 maj 1997 chefen för Kommunikationsdepartementet att tillkalla en utredare med uppdrag att utreda sjöfartens struktur- och kapitalsituation.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation (SSK-utredningen).

Enligt direktiven skall sjöfartens struktur- och kapitalsituation med inriktning på de mindre och medelstora rederierna utredas. Direktiven tar upp tre områden som särskilt skall belysa; den svenska sjöfartsnärings konkurrenssituation, effekterna av att den skattefria försäljningen upphör och slutligen struktur- och kapitalsituation för i första hand de mindre och medelstora rederierna. Första delen (SOU 1997:171), "Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft" överlämnades till Regeringen den 21 november 1997.

Sjöfartens Analys Institut Research har fått uppdraget att skriva en bilaga till betänkandet om konsekvenserna av att taxfree upphör. Färjenäringen i Sverige har särbehandlats i sjöfartspolitik och omfattas därför inte av den sjöfartspolitiska utredningen från 1995 (SOU 1995:112), vilket har gjort en sådan analys nödvändig.

Några av de makrofaktorer som har påverkat och kommer att påverka färjesjöfarten i Sverige under de närmaste åren framöver är:

Perioden innan taxfreeavvecklingen

- Depreciering av kronan
- Åtstramning av finanspolitiken
- Estoniakatastrofen
- Effekter av EU-medlemskapet, bl.a.
 - Nya införselregler
 - Ändrade tullregler

Perioden efter taxfreeavvecklingen

- Ändrade införselregler
- Taxfree upphör
- Öresundsbron är klar
- Valutaunionen implementeras
- Skärpta säkerhetskrav (SOLAS)
- Harmonisering av skatter och avgifter
- Eventuella nya EU-medlemmar

1.2 Uppdraget, metodik och rapportens disposition

I denna bilaga analyseras effekterna av att den s.k. taxfreeförsäljningen upphör och vi förutsätter att beslutet om att avskaffa taxfree kommer att verkställas den 1 juli 1999.

Kapitel 2 innehåller en övergripande beskrivning av färjemarknaden internationellt och i Norden.

Kapitel 3 tar upp trafikvolymerna på Sverige och kapitel 4 tillgången på färjor både globalt och specifikt på Sverige.

Kapitel 5 innehåller en analys av ett urval av svenska färjerederiers räkenskaper mellan 1992-1996. Analysen har utförts av Institutet för Fältstudier.

Kapitel 6 tar upp ett antal olika efterfrågepåverkande faktorer och i kapitel 7 redogörs för färjemarknadens huvudstrategier.

I kapitel 8 görs en ekonomisk konsekvensanalys, som täcker samtliga trafikområden på Sverige. Sysselsättningseffekter och betydelsen för transportkostnaden redovisas.

Ett omfattande frågeformulär har besvarats av 11 olika rederier. Av konkurrensskäl kan vi inte redovisa nyckeltalsanalysen för de enskilda linjerna och trafikområdena.

2 Färjemarknaden

2.1 Inledning

Att dra gränser för färjemarknaden är förenat med betydande svårigheter. Distinktioner kan t ex göras mellan nationell och internationell färjetrafik, storlek på fartygen eller geografisk avgränsning. Inräknas all färjetrafik, nationell och internationell inklusive små färjor i flodtrafik, bedöms den totala färjemarknaden i världen omfatta ca 1 miljard passagerare. Bedömningen är dock mycket osäker eftersom det inte finns någon heltäckande jämförbar statistik.

Generellt gäller för internationella sjötransporter att källmaterialet kommer från privata mäklarer och informationsföretag. Sjöfartsstatistik är i allra högsta grad ett pusslande både på efterfrågesidan och utbudssidan och det krävs en betydande försiktighet liksom korsreferenser för att göra sammanställningar till ett mer aggregerat underlag.

Cruise & Ferry Info i Halmstad samlar in uppgifter om färje- och kryssningstrafik, vilka publiceras månadsvis för ett urval av linjer. Dessa redovisas också i en årssammanställning. Sifferunderlaget till beskrivningen av färjemarknaden bygger i huvudsak på denna statistik. Totalvolymen för 1996 är i vissa tabeller beräknade genom ackumulerade månadssiffror, vilka kan avvika något från årsstatistiken.

2.2 En global översikt

Den nationella färjemarknaden är betydande i flera länder. Med reservation för att det statistiska underlaget innehåller brister och att det finns avgränsningsproblem lämnas i tabellen nedan exempel på nationella färjemarknader baserat på linjer rapporterade till Cruise and Ferry Info. Trafiken avser färjor med betydande kapacitet antingen storleksmässigt eller genom trafikfrekvens.

Table 1: Examples - national traffic 1996

Country	Mil Pax.	Country	Mil Pax.
Canada	22	Indonesia	5
China	12	Holland	8
Denmark	11	Norway	4
France	1	Spain	5
Turkey	6	Sweden	2
Great Britain	15	USA	26

Enbart länderna i tabellen summerar till 116 miljoner passagerare och den täcker inte samtliga trafikrelationer. Därtill kommer att vi saknar siffror för länder som Japan och Grekland m.fl. En genomgång av drygt 260 internationella färjelinjer 1996, främst inom Europa, visar på en trafikvolym omfattande ca 130 miljoner passagerare, 18 miljoner personbilar och 6 miljoner lastbilar (räknat på enkelresor). Den nationella färjetrafiken är sannolikt väsentligt större än den internationella och vår bedömning är att den internationella färjetrafiken svarar för 40 % av det totala resandet. Andelen internationella lasttransporter är väsentligt högre och förhållandet är sannolikt det motsatta d.v.s. 60 % av lasten transporteras i internationella relationer. Det bidrar till att delvis särskilja färjetrafiken från den internationella sjöfarten i övrigt.

Tabellerna nedan visar resandet och transportererna med färjor till och från 35 länder respektive de största trafikrelationerna inklusive Eurotunneln.

Table 2: The international ferry traffic to and from different countries

	FROM/TO	Pass	Share	Cars	Buses	Lorries	Shar	Carav.	Train
1	DENMARK	37 095 475	15%	6 612 480	154 432	919 065	10%	34 760	157 358
2	SWEDEN	36 438 123	15%	5 581 159	118 993	1 384 824	15%	36 269	199 157
3	GB - Eurotunnel	35 235 495	14%	6 210 556	213 769	2 748 832	30%		
4	FRANCE - Eut	28 221 109	12%	2 076 954	57 962	519 003	6%		
5	HONG KONG	23 931 824	10%	0	0	0	0%	0	0
6	FINLAND	13 731 925	6%	922 058	29 232	284 742	3%	1 509	31 216
7	GERMANY	13 678 947	6%	2 548 163	71 793	851 653	9%	31 949	53 659
8	MACAO	12 244 797	5%	0	0	0	0%	0	0
9	CHINA	11 864 027	5%	0	0	0	0%	0	0
10	NORWAY	5 436 169	2%	748 995	21 773	167 787	2%	0	0
11	ESTONIA	5 044 904	2%	170 154	10 553	92 520	1%	0	0
12	IRELAND	4 194 954	2%	800 092	17 939	361 375	4%	0	0
13	ITALY	3 155 927	1%	532 384	9 336	337 074	4%	911	0
14	BELGIUM	2 071 409	1%	303 627	10 556	872 099	9%	0	0
15	SPAIN	2 044 699	1%	418 830	964	47 442	1%	4 013	0
16	NETHER.	1 811 756	1%	432 236	8 663	213 100	2%	0	0
17	MOROCCO	1 521 875	1%	311 870	0	39 323	0%	0	0
18	GREECE	1 367 450	1%	246 059	5 700	227 512	2%	0	0
19	CANADA	882 127	0%	183 789	260	2 504	0%	0	0
20	USA	882 127	0%	183 789	260	2 504	0%	0	0
21	POLAND	759 003	0%	137 028	3 254	77 189	1%	0	31 614
22	ALGERIA	420 888	0%	104 442	0	0	0%	0	0
23	ALBANIA	311 090	0%	48 283	0	20 599	0%	0	0
24	S.KOREA	177 000	0%	0	0	0	0%	0	0
25	MALAYSIA	136 000	0%	0	0	0	0%	0	0
26	SINGAPORE	136 000	0%	0	0	0	0%	0	0
27	CROATIA	98 661	0%	13 870	180	9 547	0%	0	0
28	TURKEY	86 731	0%	15 360	0	76 800	1%	0	0
29	TUNISIA	80 114	0%	29 612	0	0	0%	0	0
30	LIBYA	39 777	0%	11 379	1 189	450	0%	0	0
31	RUSSIA	30 000	0%	0	0	4 800	0%	0	0
32	LITHUANIA	26 097	0%	13 494	0	7 113	0%	31 949	32 628
33	MALTA	7 890	0%	2 728	2 038	4 080	0%	0	0
34	SLOVENIA	5 817	0%	2 506	0	2 416	0%	0	0
35	ISRAEL	2 319	0%	0	0	0	0%	0	0

Source: Cruise & Ferry Info

Table 3: International ferry links 1996 (number of passengers over 0,7 millions)

Line	Operator	Nm	Time	Pass	Cars	Buses	Lorries	
Helsingör	Hesingborg	ScandLines	3	0,33	10 216 934	1 393 596	42 937	279 302
Calais	Dover	P&O EF	21	1,2	9 071 622	1 449 063	95 552	410 157
Calais	Dover	Eurotunnel			8 399 463	2 076 954	57 962	519 003
Rödby	Puttgarden	ScandLines	10	1	6 181 761	924 187	34 953	233 242
Calais	Dover	Stena Line	21	1,5	5 608 000	978 000	44 934	243 100
Frederikshavn	Göteborg	Stena	48	3,5	2 680 000	484 000	8 535	139 100
Dragör	Limhamn	ScandLines	9	0,5	2 223 997	256 099	22 711	36 994
Helsingör	Helsingborg	Sundsbussar	3	0,33	2 194 736			
Calais	Dover	SeaFrance	21	1,5	2 120 082	339 388	13 049	163 154
Turku	Stockholm	Silja Line	160	10,5	1 943 199	123 013	4 951	31 647
Helsinki	Tallinn	Tallink	45	3,5	1 763 697	62 899	4 345	37 856
Calais	Dover	Hooversped	21	0,5	1 743 045	225 345	0	0
Holyhead	D.Laoghair	Stena Line	56	3,5	1 681 000	288 000	4 858	23 600
Oostende	Ramsgate	Sally/RMT	57	4	1 467 338	222 556	7 319	102 281
Gedser	Rostock	ScandLines	26	2	1 402 176	176 686	12 526	36 274
Copenhagen	Malmö	DSÖ	17	0,75	1 379 651	1 379 651		
Turku	Stockholm	Viking Line	160	10,5	1 374 906	124 722	3 564	39 397
Helsinki	Tallinn	Silja Line	45	3,5	1 337 572	30 401	3 032	26 111
Helsinki	Stockholm	Silja Line	243	15	1 331 781	72 249	2 348	24 806
Helsinki	Tallinn	Viking Line	45	3,5	1 250 862	29 768	308	0
Dunkerque	Ramsgate	Sally	39	2,5	1 226 755	167 975	8 181	71 948
Copenhagen	Malmö	Pilen	17	0,66	1 112 783			
Helsinki	Stockholm	Viking Line	243	15	1 096 939	53 918	2 718	26 410
Harwich	H v Holland	Stena Line	116	6,5	1 065 000	188 000	3 834	103 100
Hirtshals	Kristians.d	Color Line	71	4	1 044 338	211 421	5 327	28 697
Tangier	Algeciras	Comarit	31	2,5	1 000 000	200 000		30 000
Boulogne	Folkestone	Hooversped	24	1	917 883	121 418	0	0
Kiel	Göteborg	Stena Line	217	14	912 000	119 000	6 037	41 400
Caen	Portsmouth	Brittany F.	95	6	887 120	225 798	2 737	64 783
Le Havre	Portsmouth	P&O EF	90	5,5	883 089	195 929	4 191	119 543
Fishguard	Rosslare	Stena Line	54	3,5	863 000	172 000	3 902	40 100
Havneby	List	Römö-Sylt Linien	7	1	835 529	72 650	2 528	7 124
Diepp	Newhaven	Stena Line	64	4	834 018	156 000	2 226	48 800
Holyhead	Dubline	Irish Ferries	61	3,5	778 444	133 134	5 465	65 444
Sassnitz	Trelleborg	Scandlines Hansa	54	3,5	754 705	110 213	3 640	21 066
Frederikshavn	Larvik	Color Line	105	5	744 671	107 712	6 136	24 146
Vaasa	Umeå	Silja Line	54	3,5	736 908	68 696	2 539	7 703

Source: Cruise & Ferry Info

Det är påtagligt att färjetrafiken främst är utvecklad i industriländerna. Vi har gått igenom totalt 263 internationella färjelinjer.

2.3 Europa och Norden

Mellan länder inom EU samt Norge transporterades 1996 via 145 olika linjer drygt 90 miljoner passagerare, ca 13 miljoner bilar, 0,5 miljoner bussar samt 4,5 miljoner lastbilar.

Trafiken till och från Sverige motsvarar inom EU drygt 40 % av den totala passagerar-, ca 30 % av lastbilstrafiken och ca 50 % av alla anlop. Den höga andelen förklaras av Öresundstrafiken, som med sina 23 miljoner passagerare motsvarar drygt 20 % av den totala passagerartrafiken mellan olika länder och 10 % av lastbilstrafiken. Trafiken mellan UK och Frankrike liksom trafiken mellan Sverige och Danmark har helt dominerat färjemarknaden. Det är också dessa relationer som har fått eller får fasta förbindelser, vilket påverkar färjemarknaden. Eurotunneln hade drygt 8 miljoner passagerare, 2,1 miljoner bilar och 0,5 miljoner lastbilar 1996. Marknaden expanderade med 16 respektive 24 och 6% mellan 1994 och 1996. Färjorna förlorade 2,9 miljoner passagerare eller 9%, 700 000 bilar eller 12% samt 300 000 lastbilar eller 9%. Karaktären på resandet över kanalen och Öresund är olika och det går inte att dra för stora paralleller mellan Engelska kanalen och Öresund. Sannolikt blir reduktionen lägre i Öresundstrafiken, där korttidsresandet är väsentligt större och prisskillnaden på sprit, öl och vin mellan Danmark och Sverige sannolikt kommer att bestå.

2.4 Trafiken på framtida taxfree linjer

Delas den nordiska färjetrafiken upp efter vilka linjer som kommer att få bibehålla taxfree efter 1999 så framkommer att den svenska färjetrafiken 1996 var koncentrerad till just sådana trafikområden som kommer att förlora taxfree 1999. Ca 90 % av färjetrafiken till och från Sverige, baserat på passagerare eller lastbilar, sker med länder där taxfree verksamheten kommer att upphöra 1 juli 1999 med nuvarande beslut. Motsvarande siffror för Tyskland är ca 95 % och för Danmark ca 90 %. Den finländska passagerar- och lasttrafiken sker redan idag till 40 % respektive 25% med länder där taxfree får vara kvar. Därtill kommer Ålands särställning. Bortsett från Kvarkentrafiken befinner sig Finland (och Norge) således i ett avsevärt bättre utgångsläge än Sverige, Tyskland och Danmark. De senare länderna kan dock delvis kompensera sig genom lägre punktskatter på taxfree sortimentet jämfört med Sverige. Merparten av alla inköp kommer att göras i dessa länder.

Table 4: Traffic 1996, tax-free and not tax-free traffic relations after 1999 (1000 units)

Country	Sweden		Denmark		Germany		Finland		UK/Netherlands	
	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo
Tax-free 1999										
Estonia	264	21	0	0	0	0	4780	71	0	0
Latvia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lithuania	2	9	0	0	23	40	0	0	0	0
Russia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Poland	600	69	83	8	74	0	0	0	0	0
Åland	1314	1	0	0	0	0	245	1	0	0
Norway	697	15	4009	103	550	44	0	0	178	5
Sum	2877	116	4092	111	647	83	5025	73	178	5
Not tax-free										
Sweden			23062	522	2862	520	7361	210	192	0
Denmark	23062	522			8821	299	0	0	210	0
Germany	2862	520	8821	299			218	2	247	0
Finland	7361	210	0	0	218	2			0	0
UK/Netherlands	192	0	210	0	247	0	0	0		
Sum	33477	1253	32093	821	12148	820	7579	212	649	0
TOTAL	36354	1368	36185	932	12795	904	12604	285	827	5

Table 5: Share of traffic 1996, tax-free and not tax-free relations

Country	Sweden		Denmark		Germany		Finland		UK/Netherlands	
	Pass	Carg	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Cargo
Tax-free 1999										
Estonia	1%	2%	0%	0%	0%	0%	38%	25%	0%	0%
Latvia	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Lithuania	0%	1%	0%	0%	0%	4%	0%	0%	0%	0%
Russia	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Poland	2%	5%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Åland	4%	0%	0%	0%	0%	0%	2%	0%	0%	0%
Norway	2%	1%	11%	11%	4%	5%	0%	0%	22%	100%
Sum	8%	8%	11%	12%	5%	9%	40%	25%	22%	100%
Not tax-free										
Sweden			64%	56%	22%	58%	58%	-0	126	0
Denmark	63%	38%			69%	33%	0%	0	62	0
Germany	8%	38%	24%	32%			2%	0	555	0
Finland	20%	15%	0%	0%	2%	0%			0	0
UK/Netherlan	1%	0%	1%	0%	2%	0%	0%	0%		
Sum	92%	92%	89%	88%	95%	91%	60%	75%	78%	0%

Studerar vi förändringen i transporter till och från Sverige mellan 1993 och 1996 fördelat på samma sätt som i tabellerna ovan kan vi konstatera att både passagerar- och lastutvecklingen har varit svag på de länder som i framtiden får behålla taxfree trafiken. Den huvudsakliga tillväxten låg i relationerna med de länder där taxfree trafiken kommer att upphöra. Bilden är dock splittrad och framförallt avviker passagerarutvecklingen på Danmark. Den har kraftigt stimulerats av låga punktskatter i Danmark och nya gynnsamma införselregler. Den tyska trafikens kräftgång vad avser passagerartrafiken och den svaga svenska utvecklingen (undantaget trafiken på Danmark) är påtaglig jämfört med de övriga länderna. Positivt är dock en betydande uppgång i den totala lasttrafiken till och från Sverige, en ökning som är markant jämfört med de övriga länderna. Slutsatsen kvarstår att trafiken i Östersjön har varit en besvikelse från svensk sida både avseende passagerare och lastbilar. Trafikutvecklingen 1993-1996 till och från Tyskland på de framtida taxfree relationerna har varit betydligt bättre än den svenska.

Table 6: Traffic changes 1996/1993, tax-free and not tax-free relations 1999 (1000 units)

Country	Sweden		Denmark		Germany		Finland		UK/Netherlands	
Taxfree 1999	Pass	Cargo	Pass	Cargo	Pass	Carg	Pass	Cargo	Pass	Cargo
Estonia	-16	8	0	0	0	0	2847	57	0	0
Latvia	-53	-3	0	0	0	0	0	0	0	0
Lithuania	2	9	0	0	23	40	0	0	0	0
Russia	-93	-4	0	0	0	0	0	0	0	0
Poland	88	11	8	1	74	0	-26	-4	0	0
Åland	-384	-1	0	0	0	0	-19	-13	0	0
Norway	145	5	404	-2	39	8	0	0	46	2
Sum	-312	25	412	-1	136	48	2802	40	46	2
Not tax-free										
Sweden			1887	113	-486	159	-815	99	-109	0
Denmark	1887	113			-1613	53	0	0	-60	0
Germany	-486	159	-1613	53			4	0	8	0
Finland	-815	99	0	0	4	0		0		0
UK/Netherland	-109	0	-60	0	8	0	0	0		
Sum	476	370	214	166	-2086	212	-810	99	-161	0
TOTAL	165	396	626	165	-1950	260	1992	139	-115	2

3 Färjetrafiken på Sverige 1996 – struktur och volymutveckling

Färjetrafiken till och från Sverige utfördes 1996 av 19 olika operatörer med 52 fartyg totalt. Fartygen var registrerade i nio olika länder.

Table 7: Traffic on Sweden - supply

No. Operators	No. flags	No. vessels	Average age	Pass. Cap.	Cars cap.	Lanemeters
19	9	52	16	72 061	15 940	44 663

Genomsnittsåldern för de 52 färjorna var 16 år. Ålderskillnaderna är dock stora - de två NIS flaggade fartygen var t ex 30 år och de två polska 23 år i genomsnitt. De 16 svenskflaggade färjorna är 16 år gamla i genomsnitt. Den totala nominella kapaciteten uppgick till 72 000 passagerare, ca 16 000 bilar och ca 45 000 lanemeters. Färjorna gjorde 170 000 resor och fraktade 36 miljoner passagerare, 0,4 miljoner bilar, 120 000 bussar och 1,4 miljoner lastbilar/trailers.

Table 8: Traffic on Sweden - demand per country 1996

Preliminary totals	Pass	%	Cars	%	Buses	%	Lorries	%	Trips	%
Denmark	23 062 473	63	2 754 365	64	80 574	67	522 078	38	131 245	78
E Euro.+Ru	863 946	2	153 839	4	3 827	3	90 772	7	5 038	3
Finla/Åland	8 919 613	24	765 521	18	20 162	17	212 758	16	14 986	9
Germany	2 861 604	8	452 062	11	12 653	11	519 968	38	14 452	9
Norway	697 210	2	109 973	3	2 512	2	14 683	1	3108	2
UK	191 897	1	36 101	1	322	0	0	0	222	0
Total	35596743	100	4271861	100	120050	100	1360259	100	169051	100

Den största passageraroperatören är Scandlines med ca 13 miljoner passagerare motsvarande 36 % av den totala trafiken. De 10 största färjelinjerna på Sverige finns samtliga med bland de 35 största internationella linjerna som följs i statistiken från Cruise& FerryInfo. I figur-och tabellbilagan redovisas volymutvecklingen mellan 1993 och 1997 för samtliga trafiker på Sverige fördelat på följande regioner.

Norra Bohuslän – Norge

Västkusten – övriga EU

Öresund – Danmark

Västkusten – Danmark

Östersjön – Tyskland

Östersjön – Östeuropa

Sverige – Åland

Sverige – Finland Kvarken)

Sverige – övriga Finland

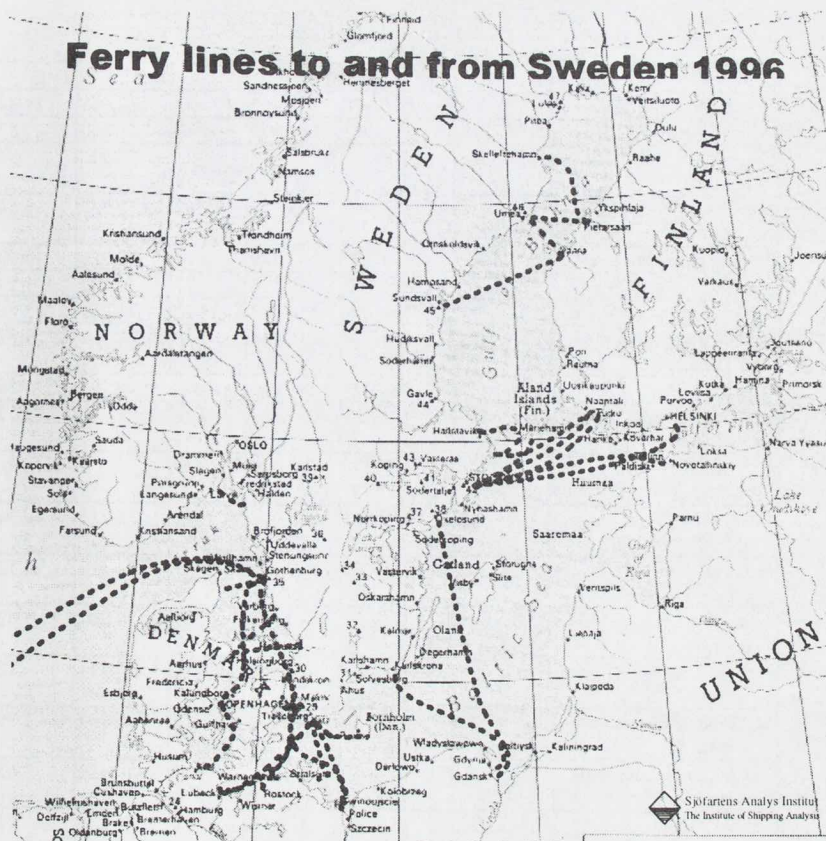


Figure 1: Ferry lines to and from Sweden 1996

Table 9: All traffic lines on Sweden 1996

Preliminary totals 1996	Distance	Pass	Cars	Buses	Lorries	Trips
<i>SWEDEN-GERMANY</i>		2 861 604	452 062	12 653	519 968	14 452
Göteborg-Kiel (Stena)	217	912 000	119 000	6 037	41 400	833
Göteborg-Travemünde (Stena)	268				72 900	840
Trelleborg-Travemünde (TT-Line)	120	596 841	92 727	1 787	172 952	2 818
Trelleborg-Rostock (TT)	85	350 600	85 789	614	48 615	2 934
Malmö-Travemünde (NL)	144	94 402	4 598	17	134 643	1 292
Trelleborg-Sassnitz (H F)	54	754 705	110 213	3 640	21 066	3 862
Trelleborg-Rostock (Hansa Ferry)	85	153 056	39 735	558	28 392	1 873
<i>NORTH SEA</i>		898 793	140 693	1 490	4 790	1 308
Göteborg-Newcastle (Scand Seaways)	481	24 671	5 982	78	0	22
Göteborg-Harwich (Scand Seaways)	526	167 226	30 119	244	0	200
<i>FINLAND/ÅLAND-SWEDEN</i>		8 919 613	765 521	20 162	212 758	14 986
Helsinki-Stockholm (Viking)	243	1 016 431	49 886	2 397	24 419	728
Turku-Stockholm (Viking)	156	1 374 906	119 050	3 564	39 997	1 426
Naantali-Kapellskär (Viking)	119	83 604	22 276	110	424	126
Mariehamn-Kapellskär (Viking)	36	433 167	97 151	718	1 959	1 990
Mariehamn-Stockholm (Viking)	83	147 742	6 648	91	148	657
Helsinki-Stockholm (Silja)	243	1 331 781	72 249	2 348	24 806	718
Turku-Stockholm (Silja)	156	1 943 199	123 013	4 951	31 647	1 404
Mariehamn-Stockholm (Silja)	83	36 380	1 275	15	7	0
Turku-Stockholm (SeaWind)	156	106 924	26 451	305	30 146	1 171
Mariehamn-Stockholm (Birka)	83	554 502	4 010	61	0	566
Stockholm-Rönne (Birka)		19 097	139		0	18
Stockholm-Mariehamn (Ånedin L)	83	142 273			0	479
Vaasa-Umeå (Silja)	54	733 908	68 696	2 539	7 703	1 146
Vaasa-Sundsvall (Silja)	134	598	50		10	2
Jakobst/Karleby-Skell/Umeå (Silja)	72-75	127 698	4 911	358	269	208
Nystad-Hargshamn (FinnLink)	115				43 012	1 224

Hanko-Norrköping (FinnLink)					5 517	197
Eckerö-Grisslehamn (Eckerö)	23	622 542	125 134	1 298	1 279	2 087
<i>SCANDINAVIA-EAST EUROPE</i>						
Stockholm-Tallinn (Estline)	225	263 963	25 455	1 054	21 364	717
Åhus-Klaipeda (LISCO Line)	233	2 181	0	0	6 625	301
Malmö-Klaipeda (DFDS Baltic)		8	26	0	2 825	107
Oxelösund-Gdansk (PZB)	265	93 967	19 668	130	1 714	403
Karlskrona-Gdynia (Lion Ferry)	170	141 003	23 000	585	9 200	609
Malmö-Swinoujscie (PZB)	123	207 103	46 908	1 441	10 469	1 235
Ystad-Swinoujscie (Unity Line)	95	157 910	38 808	617	48 025	2 074
<i>NORWAY-SWEDEN</i>						
Sandefjord-Strömstad (Scandi Line)	37	697 210	109 973	2 512	14 683	3 108
<i>SWEDEN-DENMARK</i>						
Göteborg-Frederikshavn (Stena)	48	2 680 000	484 000	8 535	139 100	5 689
Göteborg-Frederikshavn ColorSeaCat)	48	531 515	93 616		0	1 826
Göteborg-Köpenhamn (Scand Seaways)		43 031			0	51
Varberg-Grenå (Lion Fer- ry)	64	334 000	74 000	1 650	15 700	1 346
Halmstad-Grenå (Lion Ferry)	66	395 000	93 000	1 637	23 300	1 434
Helsingborg-Helsingör (ScandLines)	3	10 216 934	1 426 475	42 937	279 302	43 227
Helsingborg-Helsingör (Sundsbuss)	3	2 194 736				25 720
Helsingborg-Helsingör (Sundbroen)	3	715 101	226 767	1 537	21 881	1 557
Helsingborg-Copenhagen (DanLink)	21					5 624
Limhamn-Dragör (SweFerry)	9	2 223 997	255 099	22 711	36 994	11 148
Malmö-Copenhagen (Pilen)	17	1 112 783				8 634
Malmö-Copenhagen	17	1 379 651				14 454
Landskrona-Copenhagen	15	160 370				3 235
Malmö-Kastrup	13	391 592				6 526
Ystad-Rönne (Bornholmstrafikken)	38	683 763	101 408	1 567	5 801	774

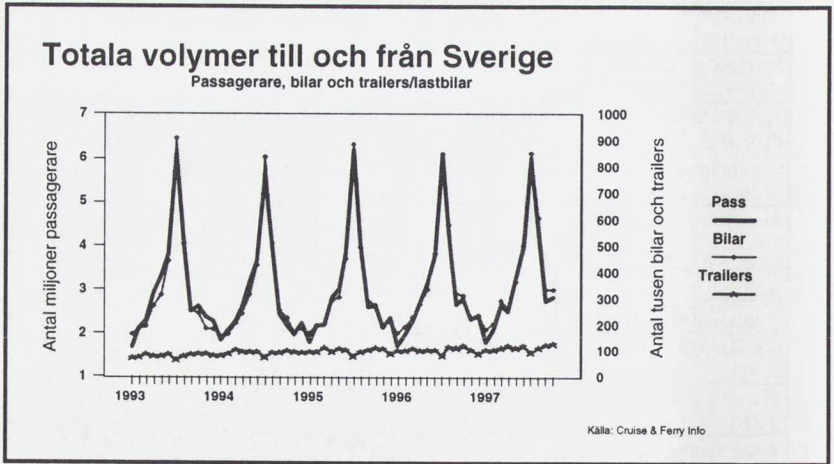
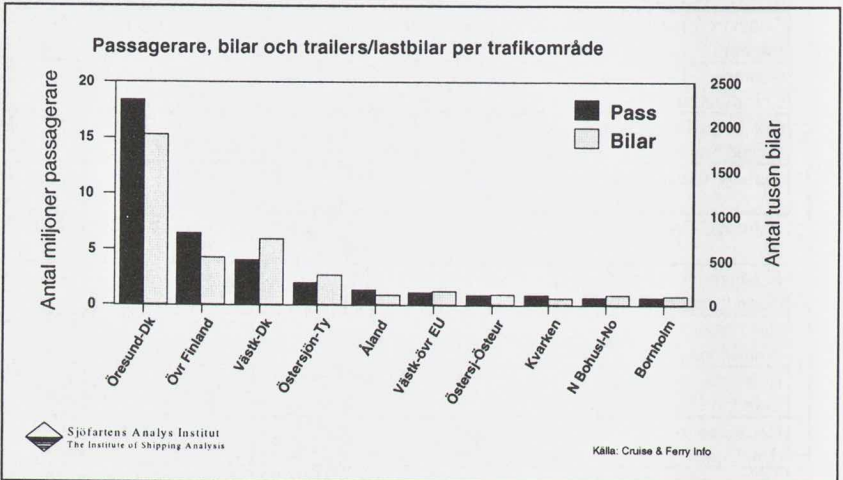


Figure 2: Total volumes to and from Sweden 1993 – 1997 (per month)



Sjöfartens Analys Institut
The Institute of Shipping Analysis

Figure 3: Total volumes to and from Sweden per region 1996

4 Färjeflottan

4.1 Globalt

Bulkmarknaden utgör den största fartygsmarknaden i antal fartyg med sina ca 10.000 fartyg följt av general cargo- och tankfartyg. Färjemarknaden utgörs av ca 1850 färjor större än 400 GRT enligt Fairplay. Den totala aktiva färjeflottan inom Europa beräknas uppgå till ca 1000 med en genomsnittlig kapacitet på 900 passagerare. Orderstocken utgörs av drygt 130 färjor i slutet av 1997 enligt samma källa.

Jämfört med övriga sjöfartsmarknader arbetar färjesidan med ett relativt litet utbud av fartyg. Specifika krav på kapaciteten kan också vara begränsande. Kvarcentrafiken är ett utmärkt exempel där lämpligt andrahandstonnage i praktiken är nästan obefintligt p.g.a. av iskrav och övriga kapacitetskrav. Däremot har det funnits ett relativt stort utbud av andrahandsfärjor lämpade för trafik i Fjärran Östern och Medelhavet. Trafiken i Medelhavet håller dock på att ändra karaktär, vilket begränsar möjligheten att finna lämpligt andrahandstonnage.

Omsättningen på andrahandsmarknaden är relativt blygsam jämfört med omsättningen av tank- och bulkfartyg. Totalt omsattes 1996 ca 185 tankfartyg till ett genomsnittligt värde av 15 miljoner USD respektive 241 bulkfartyg och 8 miljoner USD. Det kan jämföras med 66 försålda färjor till ett genomsnittligt värde av ca 7 miljoner USD. Det låga snittvärdet är dels en funktion av att priserna har fallit de senaste åren, dels att det främst rör sig om mindre och äldre färjor.

Japan bedöms utgöra den största enskilda marknaden för färjor och är också det land som har byggt, flaggar och opererar mest tonnage i GT. Däremot finns de största operatörerna i Europa. Stenasfären, P&O och Silja utgör de största operatörerna av färjetonnage i världen mätt i GT.

Jämfört med andra tonnagetyper blir färjor normalt väsentligt äldre och många färjelinjer har börjat sin verksamhet med billigt andra-handstonnage.

Table 10: Sale and purchase of second hand ferries

Seller	Buyer	Number	Value mill USD
Arab country	Arab country	1	3,25
Arab country	ASEAN	1	2,00
ASEAN	ASEAN	12	67,00
ASEAN	Broker	2	0,40
EU	Arab country	1	2,50
EU	ASEAN	8	21,50
EU	Broker	3	0,95
EU	EU	20	238,85
EU	Europe other	6	41,30
EU	America/USA	5	24,20
Europe other	ASEAN	1	0,75
Europe other	Europe other	2	17,00
Pacific	Europe other	1	1,00
America/USA	America/USA	1	0,50
Total		64	421,2

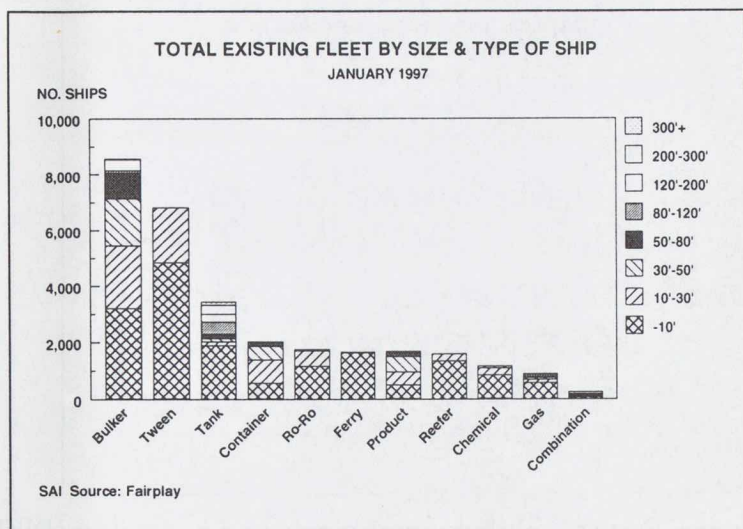


Figure 4: World ferry fleet by type of ship

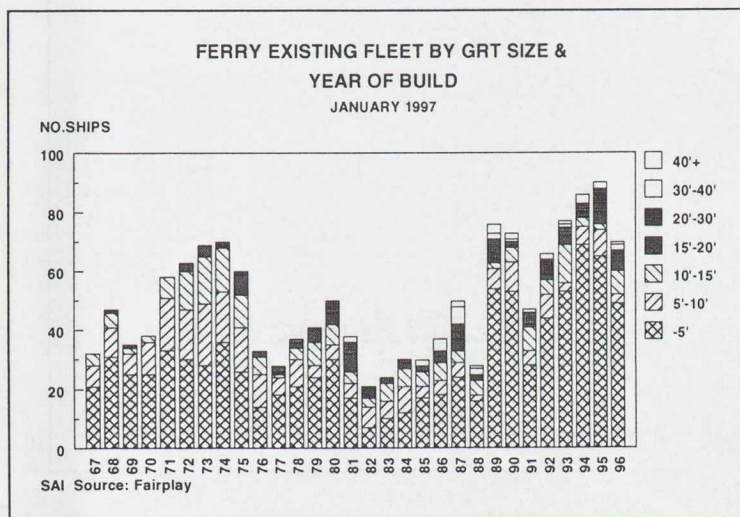


Figure 5: Existing ferry fleet by size and year of build (GT)

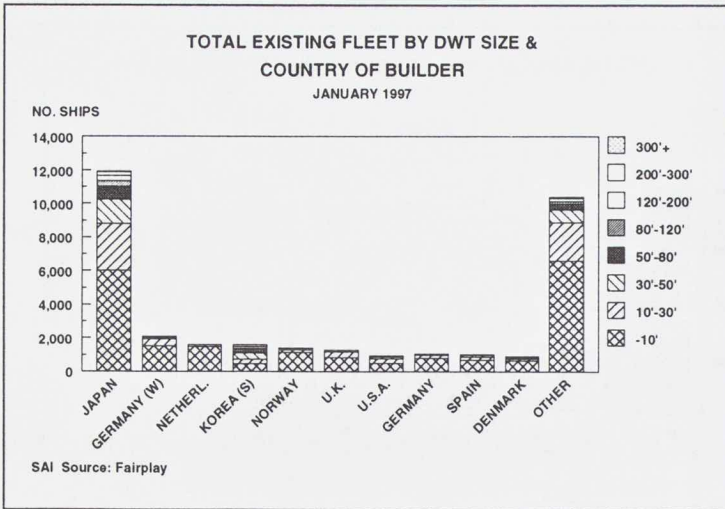


Figure 6: Existing ferry fleet - by size and country of builder (DWT)

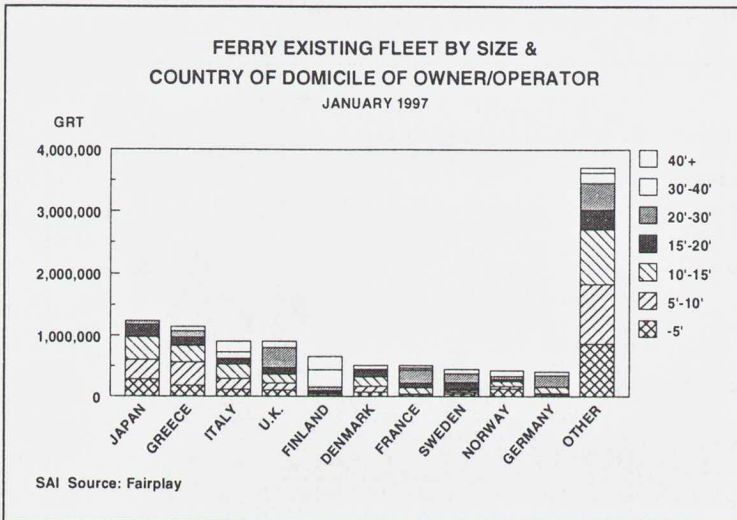


Figure 7: Existing ferry fleet - by size and country of domicile of owner/operator (GT)

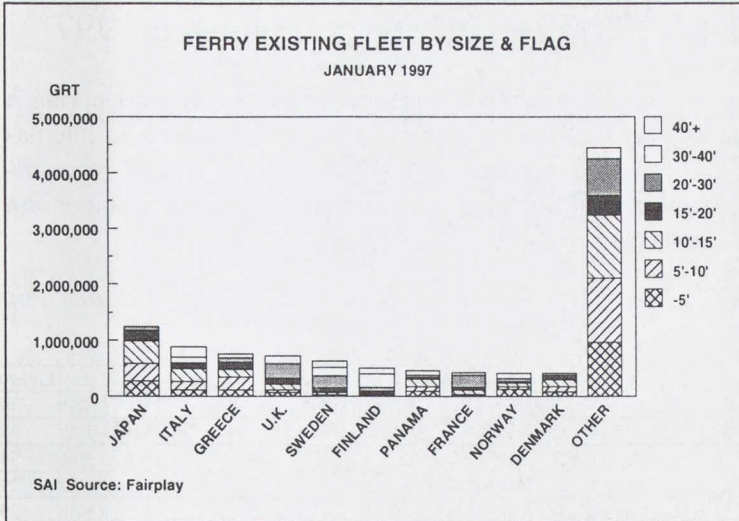


Figure 8: Existing fleet - by size and flag (GT)

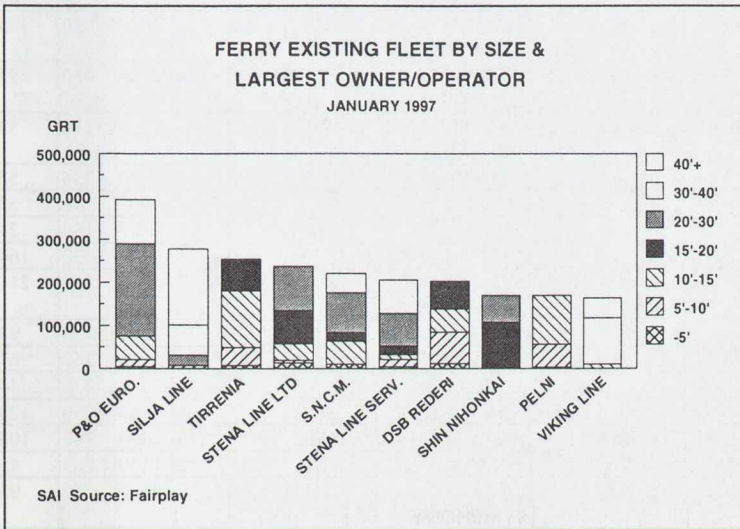


Figure 9: Existing ferry fleet by size and largest owner/operator (GT)

4.2 Färjeflottan – Sverige hösten 1997

Den regionala prägeln finns även i den nordeuropeiska färjenäringen även om koncentrationen har kommit väsentligt längre än internationellt. Dagens tonnagestruktur avslöjar i stort de enskilda operatörernas strategiska inriktning, vilken kommenteras i avsnittet om strategikoncepten.

Table 11: Total ferry fleet in traffic on Sweden - operator and ships (autumn 1997)

Trade	Operator	Vessel name	Flag	Built	Age	Pass.	Cars	Lanem
DENMARK	Bornholmstrafik	JENS KOFOED	DEN	79	19	1500	300	540
DENMARK	Bornholmstrafik	PEDER OLSEN	DEN	74	24	1150	222	384
DENMARK	Bornholmstrafik	POVL ANKER	DEN	78	20	1500	300	540
DENMARK	HH Ferries	MERCANDIA VIII	DEN	87	11	300	170	290
DENMARK	HH Ferries	MERCANDIA IV	DEN	88	10	300	170	290
DENMARK	Lion Ferry	LION KING	SWE	79	19	1700	425	630
DENMARK	Lion Ferry	LION PRINCE	SWE	69	29	1305	267	451
DENMARK	Littorina Line	MERCANDIA I	DEN	88	10	253	170	580
DENMARK	Polferries	NIEBOROW	POL	73	25	1100	225	444
DENMARK	Scandinavian Seaways	QUEEN OF SCANDINAVIA	DEN	81	17	2000	430	1050
DENMARK	Scandinavian Seaways	CROWN OF SCANDINAVIA	DIS	94	4	2136	450	970
DENMARK	Scandlines	AURORA AF HELSINGBORG	SWE	92	6	1250	238	535
DENMARK	Scandlines	TYCHO BRAHE	DEN	91	7	1250	238	539
DENMARK	Scandlines	HAMLET	DEN	97	1	1000	240	553
DENMARK	Scandlines	SCANIA	SWE	72	26	800	100	216
DENMARK	Stena Line	STENA DANICA	SWE	83	15	2274	630	1640
DENMARK	Stena Line	STENA JUTLANDICA	SWE	96	2	1500	550	2111
ESTONIA	Estline	REGINA BALTICA	CYP	80	18	2000	500	936
ESTONIA	EstLine	NORD NEPTUNUS	SWE	77	21	426	255	675
FINLAND	Eckerö Linjen	ROSLAGEN	FIN	72	26	1200	220	440
FINLAND	Seawind Line	SEA WIND	SWE	72	26	260	60	1200
FINLAND	Silja Line	SILJA FESTIVAL	SWE	86	12	2000	360	1080
FINLAND	Silja Line	FENNIA	FIN	66	32	1200	265	450
FINLAND	Silja Line	SILJA SYMPHONY	SWE	91	7	2670	450	950
FINLAND	Silja Line	SILJA SERENADE	FIN	90	8	2670	450	950
FINLAND	Silja Line	SILJA EUROPA	FIN	93	5	3000	400	932
FINLAND	Viking Line	GABRIELLA	FIN	92	6	2400	480	970
FINLAND	Viking Line	ISABELLA	FIN	89	9	2200	410	970
FINLAND	Viking Line	MARIELLA	FIN	85	13	2500	580	1115

FINLAND	Viking Line	ROSELLA	FIN	80	18	1700	350	720
FINLAND	Viking Line	AMORELLA	FIN	88	10	2200	550	970
FINLAND	Viking Line	ÅLANDSFÄRJAN	SWE	72	26	1500	190	360
GERMANY	Scandlines	*SKÅNE	SWE	97	1	600	0	2000
GERMANY	ScandLines Hans	TRELLEBORG	SWE	82	16	800	0	680
GERMANY	ScandLines Hans	GÖTALAND	SWE	73	25	400	23	1296
GERMANY	ScandLines Hans	ROSTOCK	GER	77	21	400	0	1275
GERMANY	ScandLines Hans	MECKLENBURG-VORPOMMERN	GER	96	2	887	440	2150
GERMANY	ScandLines Hans	RUGEN	GER	72	26	820	220	480
GERMANY	ScandLines Hans	SASSNITZ	GER	89	9	900	120	711
GERMANY	Stena Line	STENA SCANDINAVICA	SWE	88	10	2400	550	1320
GERMANY	Stena Line	STENA GERMANICA	SWE	87	11	2400	550	1320
GERMANY	TT Line	NILS HOLGERSSON	GER	89	9	1044	500	1480
GERMANY	TT Line	PETER PAN	GER	88	10	1044	500	1480
GREAT BRITAIN	Scandinavian Seaways	PRINCESS OF SCANDINAVIA	DIS	76	22	1704	385	490
NORWAY	Scandi Line	BOHUS	NOR	71	27	1400	250	486
NORWAY	Scandi Line	SANDEFJORD	NOR	65	33	1135	165	226
POLAND	Lion Ferry	LION EUROPE	POL	81	17	2076	450	950
POLAND	Lion Ferry	LION QUEEN	POL	67	31	855	270	432
POLAND	Polferries	ROGALIN	POL	72	26	984	146	270
POLAND	Polferries	SILESIA	POL	79	19	984	277	468
POLAND	Polferries	POMERANIA	POL	78	20	984	277	468
POLAND	Unity Line	POLONIA	BAH	95	3	1000	172	2200

4.3 Färjeflottan i svensk trafik per flagg och kapacitet

Ca 30 % av färjetrafiken på Sverige bedrivs med svenskflaggat tonnage. Noterbart är att de finskflaggade färjorna har en betydligt högre andel passagerarkapacitet i relation till lastkapaciteten (lanemeters) än de svenskflaggade färjorna.

Table 12: Ferries in traffic on Sweden by flag, age and capacity

Flag	No. ships	Share %	Operators	Average age	Pass. cap.	Share %	Cars cap.	Lanemeters	Share %
SWE	16	30	10	16	22 285	31	4 648	16 464	36
FIN	9	17	3	14	19 070	26	3 705	7 517	17
DEN	9	17	5	13	9 253	14	2 240	4 766	11
POL	6	12	2	23	6 983	10	1 645	3 032	7
GER	6	12	2	13	5 095	7	1 780	7 576	17
DIS	2	4	1	13	3 840	5	835	1 460	3
NOR	2	4	1	30	2 535	4	415	712	2
BAH	1	2	1	3	1 000	1	172	2 200	5
CYP	1	2	1	18	2 000	2	500	936	2
Total	52	100	19	16	72 061	100	15 940	44 663	100

För trafiken till och från Sverige gäller, liksom internationellt, att färjelinjerna i väsentligt högre grad än handelssjöfarten utnyttjar nationella flaggor. 30 % av färjetrafiken till och från Sverige bedrivs med svenskflaggat tonnage. Motsvarande siffra för handelstonnaget är ca 20 %. Generellt kan också sägas att det svenska engagemanget, både inom färje- och lastfartygstafrik, är väsentligt lägre än i våra nordiska grannländer och övriga EU. Våra studier och analyser, bland annat för den Sjöfartspolitiska utredningen och uppföljningar av denna, visar också klara indikationer på att det svenska engagemanget i alla sjötransporter till och från Sverige håller på att minska.

4.4 Tillgången på isklassat tonnage och höghastighetsfärjor

Nuvarande flotta av färjor med isklass 1A eller 1 är mycket begränsad. Det finns 1.028 färjor större än 1000 GT och därav är 68 registrerade med dessa isklasser. Det är dock tveksamt om fartygen klassade med isklass 1A motsvarar svensk/finsk isklass 1A. I tabell 13 har ett antal ytterligare krav lagts till utöver isklass:

- Däckshöjd på 4.5 meter eller mer, för att vara anpassad för höga lastbilar.
- Passagerarkapacitet på minst 1.200.
- Lastkapacitet på minst 600 lane meter eller mer.

Det finns endast 27 färjor som motsvarar dessa krav.

Flottan av RoPax och som har motsvarande isklass är än mer begränsad. Med RoPax avses RoRo-fartyg med utrymme för lastbilschaufförer. Om passagerarkapaciteten överstiger 0,25 passagerare per lane meter betecknas det som RoPax, annars RoRo enligt Cruise&Ferry. Om fartyget har kapacitet för mer än 12 passagerare medför det krav på vattentäta skott mm.

Table 13: Existing ferry fleet with ice class 1 or 1A

Ferries		RoRo	
Total number 1.028		Total number 1.060	
whereof		whereof	
iceclass 1A or 1	68	iceclass 1A or 1	115
and height >= 4.5 m	39	and height >= 4.5 m	96
and passenger cap.>=1.200	31	and drivers >= 150	3
and lane meter >=600	27	and lane meter >=600	3
SAI source: ShipPax Information, Ferries >=1.000 GT RoRo >= 998 GT . No pass. accomodation except for lorry drivers			

Av de 96 fartyg med isklass 1 eller 1A och en däckshöjd på minimum 4.5 meter har den största andelen (84 fartyg) en passagerarkapacitet som understiger 18. De fartyg som har större passagerarkapacitet har också betydligt större lanemeterkapacitet än vad som kan vara rimligt för flera av färjetrafikerna. De RoPax-fartyg som ligger inom ett rimligt intervall avseende lane meter är i princip alla byggda på 70-talet och har inte större passagerarkapacitet än 12. Med höghastighetsfartyg avses här passagerarfartyg med en kapacitet överstigande 50 passagerare, att fartyget drivs i kommersiell trafik och där fartygen är avsedda för en hastighet över 25 knop.

Flottan omfattar totalt 1.436 fartyg, vari ingår även enheter för leverans under 1998 och 1999. I tabell 14 framgår att utbudet av större höghastighetsfartyg med en kapacitet på minst 500 passagerare eller 50 bilar omfattar 80 fartyg. Skall bägge villkoren vara uppfyllda återstår 55 av de 1.400 fartygen. I storleksklassen närmast under och som har en kapacitet på mellan 400 – 499 passagerare och 40 – 49 personbilar finns bara 3 fartyg, varav ett var den katamaran som skulle leveras till Jetson 1998, för i trafik bl a på Sundsvall – Vaasa. P.g.a. förseningar i leveransen har dessa planer avskrivits.

Table 14: High speed ferries - existing or for delivery 1998/99

HS vessels Total number 1 436 whereof: 1.436			
car capacity >= 50	80		
passenger cap.>=500	80	passenger cap.400 – 499	
and car cap. >=50	55	and car capacity 40 – 49	3
SAI source: ShipPax Information			

5 Svenska färjerederier – kapitalstruktur och resultat 1992-1996

5.1 Inledning

Nedan redovisas ett antal ekonomiska nyckeltal för svenska färjerederier (aktiebolag) under perioden 1992-1996. Urvalet av rederier baserar sig på samtliga färjelinjer som har trafik på Sverige och av totalt 19 rederier är 11 svenska. Följande svenska rederier (aktiebolag) är medtagna i nedanstående analys:

- Rederi AB Nordö-Link AB
- Polferries AB
- TT-Line Highspeed
- SeaCat AB
- Rederi Allandia AB
- Lion Ferry AB
- Stena Line AB
- Scandlines AB
- SeaWind Line AB
- EstLine AB
- Silja Line AB

Sifferunderlaget är inhämtat från rederiernas egna årsredovisningar och "Sveriges Aktiebolag (1992-1996)", med AffärsData AB som ansvarig utgivare. Sveriges Aktiebolag är baserat på material från Patent- och Registreringsverket och från Statistiska Centralbyrån.

Jämförelser av nyckeltal mellan bolagen måste göras utifrån respektive bolags karaktär och inriktning. För att förtydliga tabeller och figurer definieras nyckeltalen med en kort kommentar där det anses relevant. Där ett rederi är moderbolag har koncernens siffror använts. Rederiet Lion Ferry AB ingår som dotterbolag i Stena Line

AB, varför en direkt sammanslagning av siffror som avser branschen inte direkt kan göras utan att först exkludera Lion Ferry AB. Vidare har SeaCat under 1996 enligt årsredovisningen varit ett vilande bolag och har i redovisningen endast tagit med 45% resultatandel av ColorSeacat KS.

Företag som bedriver internationell verksamhet har i någon form en geografisk spridd organisation som stödjer denna process. Att analysera en internationell bransch genom snäva avgränsningar ger återverkningar i både analyser och slutsatser. Snäva avgränsningar ger helt enkelt mindre överblick, ofullständiga bilder och fler obesvarade frågor. Ibland är det dock önskvärt att välja ett snävt perspektiv t.ex. att synliggöra nationella strukturer och förhållanden. Nedanstående analys utgår från följande perspektiv och avgränsningar - svenska aktiebolag och svensk färjetrafik dvs. en nationell utgångspunkt. Utifrån nämnda kriterier är det ofrånkomligt att vissa färjerederier i analysen, exempelvis svenska rederier som ingår i utländska koncerner och som i huvudsak arbetar som försäljningsbolag, ej ges en rättvisande och fullständig bild.

Att i analysen inkludera svenska färjerederier som äger fartyg, ombesörjer försäljning och bemanning inom samma redovisningsenhet är självklart. Däremot kan det vara befogat att ifrågasätta klassificeringen "färjerederi" när en koncernverksamhet är fördelad över olika nationer och verksamheter. Skall ett företag klassificeras som färjerederi utifrån där försäljningen bedrivs, där fartygen finns i balansräkningen eller där bemanningen avlönas och registreras? Ett sätt att bidra till ökad enhetlighet är att bredda ovanstående rubrik till "svenska färjerederier och därtill förenlig verksamhet". Att i analysen inbegripa en fullständig och rättvisande bild av färjetrafiken bedöms falla utanför uppdraget med hänsyn till tidsramen och att utländska rederier i så fall måste beaktas. Det är med utgångspunkt från ovan valda avgränsningar som analysen skall förstås och beaktas.

5.2 Nyckeltalsanalys för perioden 1992-1996

De nyckeltal som kommenteras nedan relateras vanligen till olika aspekter. Sådana är t ex:

- **Tillväxt**
Omsättning, antalet anställda, balansomslutning
- **Resultat och avkastning**
Vinstmarginal, avkastning på eget kapital, avkastning på totalt kapital, resultat efter finansnetto
- **Kapitalstyrka och finansiell ställning**
Soliditet, räntetäckningsgrad

Sifferunderlag till figurerna redovisas i separat tabellbilaga.

5.2.1 Omsättning

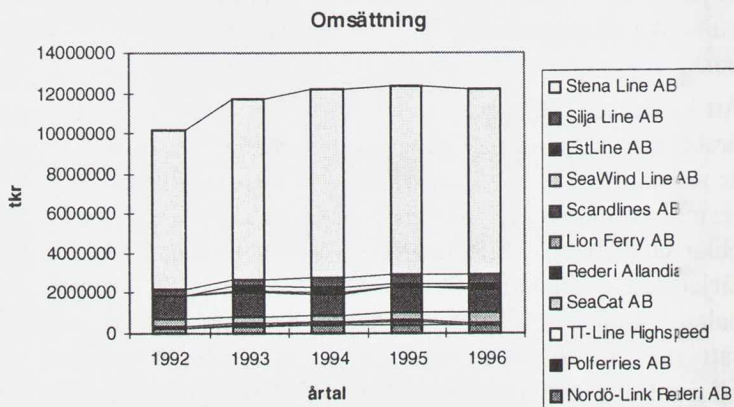


Figure 10: Turnover (tkr) 1992-1996

Den generella trenden är att omsättningen har ökat under perioden 1992 – 1996 med en volymförändring kring 19% eller 1,9 miljarder kronor. I tabellen ovan dominerar Stena Line bilden. Lion Ferry AB har inte inkluderats, men man bör beakta att Lion Ferry AB också ingår i Stena Line AB koncernen. Över perioden har Stena Lines omsättning ökat, men serien avslutas 1996 med nivåer som under-

skriker både 1994 och 1995 års siffror. Det är enbart Silja Line AB som har haft en positiv omsättningsökning under hela perioden. Inget rederi har dock haft en enbart negativ utveckling under perioden. Det bör noteras att Polferries och TT-Line Highspeed inte har varit med hela perioden. Polferries startade sin verksamhet 1995 och TT-Line Highspeed under 1996. 1994 och 1996 är de år då flest rederier har haft negativ omsättningsutveckling - fyra av nio rederier 1994 och fyra av elva under 1996. Den största volymförändringen har Polferries (126%) under perioden 1995-1996. Både SeaCat AB och EstLine AB hade en negativ utveckling under perioden 1993-1996. Resterande bolag med sifferunderlag för hela perioden har haft en positiv utveckling, där Rederi AB Nordö-Link (63%) toppar listan trots nedgången under 1996. Silja Line AB tar plats som nummer två (48%). Stena Line hade en omsättningsökning med 15%.

5.2.2 Antalet anställda

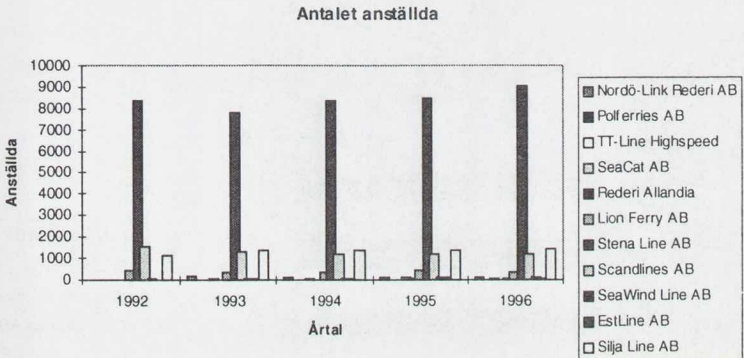


Figure 11: Employees per year 1992 - 1996

För branschen som helhet har en ökning skett med ca 9% eller 961 anställda till totalt 12.129 (Lion Ferry AB ej inkluderat). Stena Line AB dominerar även här och har över perioden ökat antalet anställda från 8.375 anställda 1992 till 9.027 anställda 1996. Generellt uppvisar de flesta rederierna en positiv utveckling över åren även om det finns ne-

gativa inslag hos samtliga bolag. Det är enbart Scandlines AB, där trenden har varit negativ under samtliga år. Den starkaste ökningstakten för hela perioden återfinns hos Rederi AB Nordö Link med 428%, vilket betyder 124 personer i absoluta tal. Det kan jämföras med Stena Lines 8% och 652 personer i absoluta tal. Det motsvarar 68% av den totala ökningen. Ett annat rederi som har haft en stark tillväxt är Rederi Allandia AB med 353% eller 53 personer under samma period. EstLine AB visar en stark reduktion 1996 jämfört med 1995.

Om man relaterar antalet anställda till omsättningen ger det en viss uppfattning om hur många anställda rederierna har för att generera intäkter. Genomsnittet för branschen under 1996 var 962 tkr mot 878 tkr 1992, dvs. en ökning med ca 10% (Lion Ferry ej inkluderat). Lion Ferry AB är det bolag som visar en allt igenom positiv trend under hela perioden med en ökning på 58%. EstLine AB hamnar dock på en förstaplacering 1996 med hela 3.905 tkr per anställd. För hela perioden 1993 - 1996 är tillväxten 36%. Rederi AB Nordö-Link placerar sig som tvåa, men uppvisar över perioden en negativ utveckling från 8.390 tkr/anställd 1992 till 2.587 tkr/anställd 1996.

5.2.3 Balansomslutning

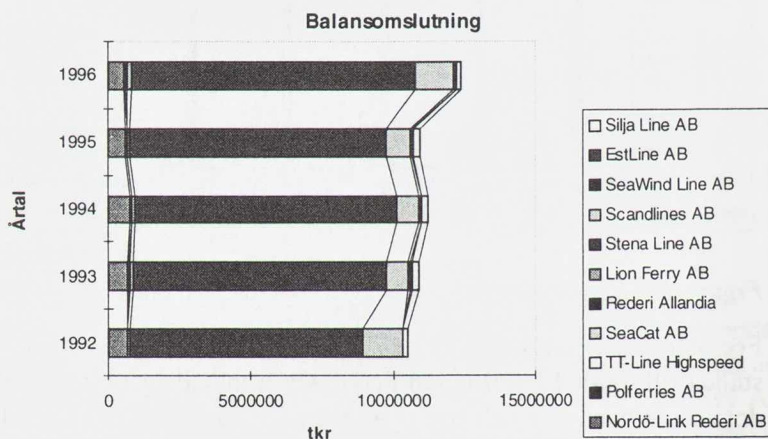


Figure 12: Total assets (1000 SEK) 1992-1996

Det totala förändringen för branschen är ca 17% eller 1,8 miljarder kronor under perioden. Det innebär för 1996 ett storlekstal på 12,2 miljarder totalt (Lion Ferry AB ej inkluderat). När balansomslutning skall jämföras är det dock centralt att beakta vilka rederier som upptar fartyg i sin balansräkning. Fartygsköp eller försäljning ger oftast snabbt utslag i balansräkningen. Enligt uppgift har följande rederier fartyg i balansräkningen under perioden 1992 – 1996: Rederi AB Nordö-Link, Stena Line AB och Scandlines AB. Från 1993 har även SeaWind Line AB haft fartyg i sin balansräkning. Övriga rederier löser fartygsfrågan t.ex. genom att hyra in från andra bolag i koncernen eller på annat sätt.

Det är mer rättvisande att vid jämförelser dela upp rederierna i två grupper - sådana som har fartyg i sina balansräkning och sådana som inte har. Av de fyra bolag som har fartyg är Stena Line störst (inkluderat Lion Ferry AB). Under perioden har Stena Line ökat sin balansomslutning med 23%, vilket är över genomsnittet för branschen. SeaWind AB har ökat med 3%. De två övriga rederierna i denna grupp har uppvisat en negativ förändring över perioden - Rederi Nordö-Link med -16% och Scandlines AB med -11%.

Den andra gruppen rederier har i stort sett haft en positiv utveckling. Undantaget är SeaCat AB och Est Line AB, vilka har haft en motsatt trend. Det skall dock påpekas att den negativa utvecklingen för Est Line AB bröts under 1996, då balansomslutningen ökade igen. Detta gäller inte för SeaCat AB där den negativa trenden kvarstår.

5.2.4 Resultat, vinstmarginal och avkastning

Vinstmarginal = Resultat efter finansiella intäkter x 100/ omsättningen (%)

Detta är ett av flera lönsamhetsmått. Olika marginalberäkningar kan göras genom att sätta resultat från olika nivåer i resultaträkningen i relation till företagets omsättning. Vinstmarginalen visar hur stor andel av intäkterna som finns kvar efter finansiella intäkter per omsatt krona.

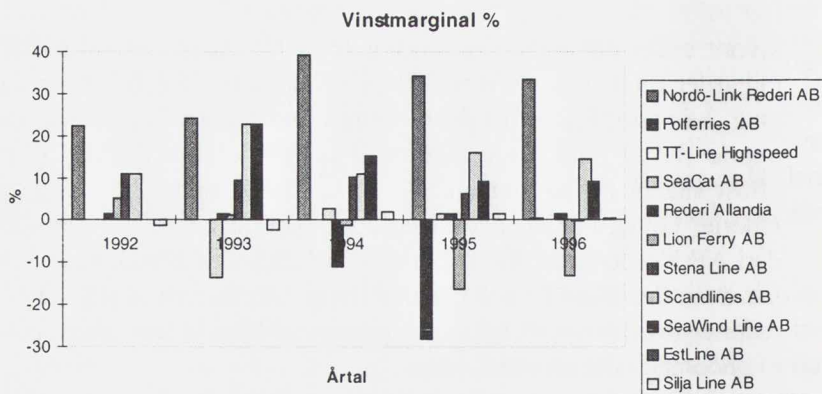


Figure 13: Profit margin (%) 1992 - 1996

I figuren ovan har SeaCat exkluderats 1996 pga. av sin höga negativa vinstmarginal (-1304%)

Under hela perioden är det tre bolag som uppvisar en negativ trend - SeaCat AB, Lion Ferry AB och Stena Line AB. SeaCat uppger att bolaget har varit vilande under 1996 och tar enbart hänsyn till 45% resultatandel av ColorSeacat KS. För bolagen Lion Ferry AB och Stena Line AB, bägge dotter- och moderbolag i samma koncern, slutande vinstmarginalen under 1996 på ett negativt tal: Lion Ferry -13,22% (-16,47% 1995) respektive Stena Line -0,31% (+6,16% 1995). Övriga rederier stannade på ett positivt tal. Allmänt sett präglades perioden för samtliga bolag av en ganska skakig trend. Det finns två bolag som klarar 10%-strecket under 1996 och det är Rederi AB Nordö-Link (33,68%) och Scandlines AB (14,39%). SeaWind AB uppnådde 1996 8,99%. För övriga rederier ligger marginalerna mellan 0,01% och 1,68%.

Avkastning på eget kapital

(Re) Avkastning på eget kapital = $\frac{\text{Resultat efter finansiella intäkter och kostnader} \times 100}{(0,70 \times \text{obeskattade reserver}) + \text{summa Eget Kapital}}$ (%)

Nyckeltalet visar kostnader för anskaffat kapital i relation till det egna kapitalet. Detta visar hur ägarnas investerade pengar har utvecklats över tiden. En bra avkastning behövs för att kunna betala marknadspris för riskkapital och för att kunna behålla finansiell handlingsfrihet. Avkastning på eget kapital består av två komponenter, en rörelserisk och finansiell risk. Huvudregeln är att om företaget och branschen har en hög rörelserisk bör man agera för minimal finansiell risk och tvärtom. Rederibranschen kännetecknas generellt av både hög rörelse- och finansiell risk

Table 15: Return on equity (%) 1992 - 1996

	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	10,46	7,68	94,34	14,16	122,7
Polferries AB	0	0	0	-1050	0,73
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	5,66
SeaCat AB	0	-294,94	39,29	18,84	-548,69
Rederi Allandia	19,82	25,28	-866,1	65,53	74,91
Lion Ferry AB	237,34	14,43	-89,91	-3346,78	-4243,14
Stena Line AB	24,09	12,59	17,99	7,59	-18,17
Scandlines AB	7,63	65,36	27,78	42,54	38,74
SeaWind Line AB	11,56	5,4	-5,97	-0,55	0,01
EstLine AB	0	58,53	-22,5	132,48	58,84
Silja Line AB	-91,91	-119,08	370,87	305,8	1,97

Sett över hela tidsperioden har antalet rederier med negativ trend under samma år hela tiden varit fler än de med positiv trend. Rederiernas avkastning går upp och ner och avkastningstalen uppvisar en mycket stor spännvidd med allt från -4243% och +371%. Det kan också påpekas att resultatet liksom andelen eget kapital fluktuerat kraftigt över perioden (se rubrik "resultat efter finansnetto" respektive "soliditet"). Lion Ferry AB är det enda bolaget som visar en negativ trend rakt igenom. Företagets moderbolag Stena Line uppvisade dock positiva avkastningstal fram till 1995, varefter avkastningen blev negativ (-18,71%). Det finns endast två rederier

som uppvisar enbart positiva avkastningstal under hela perioden - Rederi AB Nordö-Link och Scandlines AB.

Avkastning på totalt kapital

$$(Rt) \text{ Avkastning totalt kapital} = \frac{\text{Resultat efter finansiella intäkter}}{100 / \text{Balansomslutning}} (\%)$$

Måttet är ett lönsamhetsmått som uttrycker hur hög avkastningen är på det totalt investerade kapitalet. Det tar inte hänsyn till kapitalets finansieringskostnad.

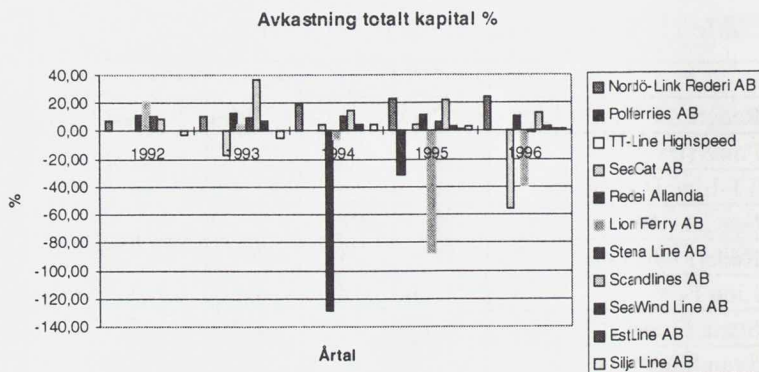


Figure 14: Return on total assets (%) 1992 - 1996

Även avkastningen fluktuerade relativt mycket över tiden. Fyra rederier hade en negativ utveckling sett över hela perioden - SeaCat AB, Rederi Allandia, Lion Ferry AB och Stena Line AB. Övriga uppvisar en positiv trend. 1993 fanns det lika många rederier som hade en positiv trend som negativ. Under 1995 visade dock fler rederier en negativ trend, som även bestod 1996. Bortsett från rederier med negativ avkastning under 1996 ligger nivåerna på mellan 0,03% och 24%. Rederi AB Nordö-Link intar första plats och är också det enda bolaget med positiv trend rakt igenom under samtliga år. Stena Lina AB uppnår blygsamma -0,28% under 1996.

Resultat efter finansnetto*Table 16: Profit after financial items/income and expenses 1992 - 1996 (1000 SEK)*

	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	14567	11295	114854	14264	105630
Polferries AB	0	0	0	-1596	3
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	3
SeaCat AB	0	-14936	2788	1544	-30447
Rederi Allandia	838	1211	-8661	911	1165
Lion Ferry AB	19686	4708	-6154	-75035	-75231
Stena Line AB	212000	273000	502000	201000	-448000
Scandlines AB	23500	268000	115900	184700	168600
SeaWind Line AB	20	821	-870	-80	2
EstLine AB	0	48	-9	416	306
Silja Line AB	-11328	-14824	7106	6009	40

För branschen som helhet är resultatet negativt under åren 1992 - 1996 eller en volymförändring på ca -185%. Från totalt 240 miljoner kronor till - 278 miljoner kronor (Lion Ferry AB ej inkluderat). Volymförändringen påverkas starkt av Stena Line ABs förändring. För Sten Line AB bröts den positiva trenden 1995. Resultat 1996 var negativt och skillnaden mellan 1994 och 1996 var i absoluta tal 950 miljoner kronor.

Från 1994 och framöver är det fler rederier med negativ utveckling än med positiv. Lion Ferry AB uppvisar dock en negativ trend över hela perioden. I övrigt fluktuerar rederiernas resultat mellan åren rejält. Rederi AB Nordö-Link har en ökning på 625% över hela perioden jämfört med Rederi Allandias 39%. Est Line AB ligger på låga absoluta tal men har ökat med hela 538% under perioden 1993- 1996, som ändå innehåller två ganska skakiga år. Övriga bolag har enbart negativa tillväxt att uppvisa för perioden 1992 - 1996.

5.2.5 Kapitalstyrka och finansiell ställning

$$\text{Soliditet} = (0,72 \times \text{Obeskattade reserver} + \text{summa Eget Kapital}) \times 100 / \text{Balansomslutning (\%)}$$

Beskriver hur stor del av verksamheten som finansieras med eget kapital och beskriver därmed företagens finansiella styrka på längre sikt. Ju högre soliditet desto bättre kan företaget hantera eventuella framtida förluster. Soliditeten är även ett viktig mått vid extern finansiering och förknippas ofta med kreditvärdighet och ekonomisk vederhäftighet. Vilken nivå som kan anses "lämplig" är beroende av bransch och vilka risker aktieägarna är villiga att ta. Det är även brukligt att dotterbolag uppvisar lägre soliditetstal än moderbolag.

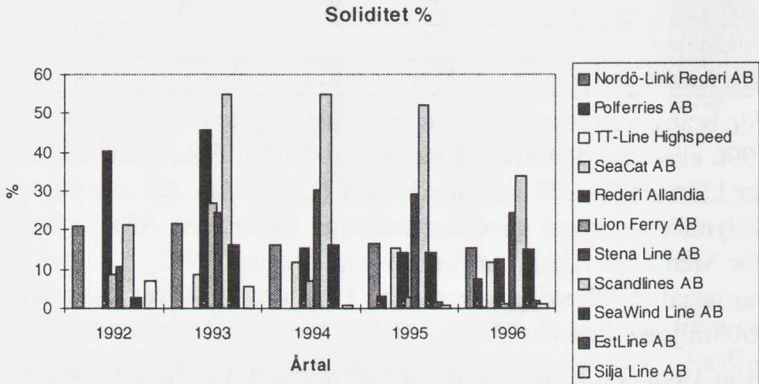


Figure 15: Solvency ratio (%) 1992 - 1996

Allmänt sett kan utläsas ett tydligt trendbrott under 1994. Året innan hade samtliga med undantag av Silja Line AB, en positiv utveckling gällande soliditeten. Därefter visar en övervägande del av rederierna en negativ trend. Under 1996 låg soliditeten sett över alla bolagen inom intervallet 0,6% till 34%. De rederier som redovisar en hög soliditet är också de med fartyg i sin balansräkning, vilket är helt riktigt med tanke på den typ av risk detta medför. Nivån kan ändå betraktas som något låg. Soliditeten för dessa bolag ligger på

mellan 14,9% och 33,9%, varav Scandlines intar första plats och Stena Line AB andra. De två övriga i denna gruppen har en soliditet mellan 0,57% och 12,68%. TT-Line Highspeed har lägst och Rederi Allandia högst.

$$\text{Räntetäckningsgrad} = \text{Resultat efter finansiella intäkter} / \text{finansiella kostnader (ggr)}$$

Nyckeltalet avser resultatet efter finansiella intäkter ställt i relation till företagets finansiella kostnader och är ett mått på hur företaget kan bära sina kapitalkostnader dvs. räntor på sina lån. Det visar hur många gånger vinsten kan betala räntekostnaderna och hur mycket vinsten kan sjunka innan räntebetalningarna är i farozonen.

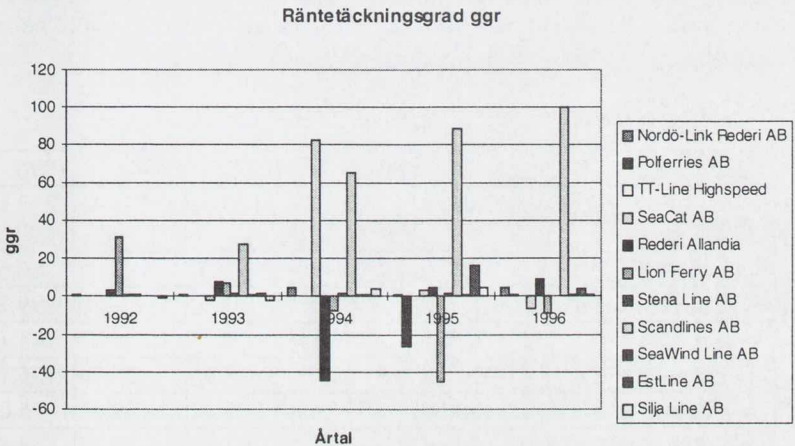


Figure 16: Times interest earned

Att ha kapacitet att betala sina finansiella kostnader är naturligtvis viktigt, men nyckeltalen visar på en negativ förmåga inom denna bransch under perioden 1992 - 1996. Det är enbart Scandlines AB som har haft en positiv utveckling över alla åren. 1996 uppvisar tre rederier en negativ finansiell betalningsförmåga, Stena Line AB, dotterbolaget Lion Ferry AB samt det vilande rederiet SeaCat AB.

Av rederierna med fartyg i balansräkningen är det enbart Stena Line AB som uppvisar en negativ förmåga. Av de övriga rederierna inom denna grupp klarar sig Scandlines AB bäst med en räntetäckningsgrad på 100 ggr. Rederi AB Nordö-Link redovisar 4,8 ggr och SeaWind AB 1. De tre sistnämnda rederierna har uppvisat en positiv förmåga under samtliga år. Även EstLine AB, som inte har egna fartyg, uppvisar en positiv trend.

5.2.6 Likviditet och kassaflöde

$$\text{Kassalikviditet} = \frac{\text{Omsättningstillgångar} - \text{Varulager} \times 100}{\text{Korta skulder}} (\%)$$

Detta tal beskriver företagets förmåga att betala sina kortfristiga skulder (oftast avses inom ett år). Tumregeln är att kassalikviditeten bör vara minst 100 %. Ju högre tal desto större sannolikhet att skulderna kan betalas av omsättningstillgångarna.

Table 17: Quick current assets ratio (%)

	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	268,18	205,46	170,98	298,41	233,16
Polferries AB	0	0	0	101,06	86,64
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	99,71
SeaCat AB	0	36,15	29,73	34,25	43,17
Rederi Allandia	127,71	208,3	86,96	128,74	125,15
Lion Ferry AB	180,39	231,69	171,12	59,21	25,02
Stena Line AB	77,23	77,98	87,87	68,74	68,83
Scandlines AB	11,72	93,95	75,76	37,88	28,4
SeaWind Line AB	103,35	22,6	36,45	80,35	84,5
EstLine AB	0	82,73	74,32	67,08	98,63
Silja Line AB	105,14	49,45	46,26	46,45	50,93

Denna tumregel, som brukar anses gälla generellt, gäller inte inom denna bransch. Det är få rederier som visar tillfredsställande tal med undantag av Rederi AB Nordö-Link och Rederi Allandia. Res-terande rederier uppnår inte dessa nivåer. Vanligt är dock att dot-

terbolag har en lägre kassalikviditet än moderbolaget och att en del av ovanstående rederier ingår som dotterbolag i en koncern är därför en del av svaret. Hur ägarförhållandena ser ut har inte utretts djupare, då det inte legat inom tidsramarna. Därmed lämnas också en del frågor obesvarade.

Kassaflöde från rörelsen = Resultat efter finansnetto innevarande år + avskrivningar innevarande år (omsättningstillgångar innevarande år - föregående år) + (korta skulder innevarande år - föregående år)

Nyckeltalet visar det kapital som rörelsen genererar.

Table 18: Operation cash flow (1000 SEK) 1992 - 1996

	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link Rederi AB	28543	-118324	129334	20217	168130
Polferries AB	0	0	0	-1580	858
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0
SeaCat AB	0	19135	41429	1223	-26139
Rederi Allandia	2044	-443	-3336	-1381	1112
Lion Ferry AB	-23434	-20392	22652	-7410	14396
Stena Line AB	1004000	756000	780000	1191000	349000
Scandlines AB	965700	-584800	200600	352300	555900
SeaWind Line AB	-30	32161	-2304	3006	2029
EstLine AB	0	3663	3962	390	-4615
Silja Line AB	-29016	97354	24947	9524	-14576

En generell bedömning för branschen visar på att perioden som helhet inneburit en negativ volymförändring med - 48%. I absoluta tal stannar förändringen på -939 miljoner kronor under perioden. Stena Line bidrar med en stor andel av försämringen med -65% under samma period eller 655 miljoner kronor. Det skall tilläggas att dotterbolaget Lion Ferry AB visar en ökning med 161%. Rederi AB Nordö-Link redovisar en förhållandevis stor positiv volymförändring med en ökning på 489%. Även SeaWind Line har en stor ökning med 686%, från -30 tkr till drygt 2 miljoner kronor. Det motsatta hållet gäller för Scandlines AB, som visserligen haft ett trend-

brott 1995 då den negativa utvecklingen vände, men ändå stannar på en försämring med 42% sett över hela perioden.

5.3 Sammanfattning

Rederibranschens internationella prägel ger upphov till svåröverskådliga organisationsstrukturer och ägarförhållanden. Siffror uttryckta ur sitt sammanhang ger ibland missvisande nyckeltal och bild av den finansiella ställningen. Detta får även betydelse för de slutsatser som här kan göras. Det ligger dock i sakens natur att en avgränsad analys är just avgränsad och lämnar många frågor obesvarade. Detta hindrar dock inte att slutsatser kan göras utifrån det material som föreligger. Utvecklingen under perioden 1992 – 1996 kan med dessa utgångspunkter därför kort sammanfattas med:

- Ökad omsättning med 19%
- Ökat antal anställda med 9%
- Ökad balansomslutning med 17%
- Stora fluktuationer i vinstmarginaler och resultatmåt
- Branschen är icke homogen
- Låga soliditetsnivåer
- Branschen kännetecknas av stor osäkerhet under den utvalda perioden

Den bild som träder fram baserat på de analyserade nyckeltalen är brokig och svåröverskådlig. Flera aspekter medverkar till detta. Branschen är som helhet inte homogen samtidigt som tidsperioden har kännetecknats av en stor osäkerhet. Många av nyckeltalen ger intryck av att stora förändringar finns i rederiernas omedelbara omgivning och som det enskilda bolaget inte i en handvändning kan anpassa sig till. Det är heller inte så att några bolag står för den positiva trenden och några för den negativa.

Överlag karakteriseras nyckeltalen för flera bolag av en stark variation över åren. Även om omsättningen har ökat för branschen med 19%, antalet anställda med 9% och balansomslutningen med 17% under perioden 1992 – 1996, så ger tillväxten i sig inte några ga-

rantier för goda resultat. Vinstmarginaler samt avkastning på eget och totalt kapital visar prov på stor variation. Detta gäller för de rederier både med och utan fartyg i balansräkningen.

Stena Line är en stor aktör och det försvårar ibland analysen när ett enda bolag ha så stor vikt i branschen. Det är dock viktigt att också lyfta fram Stena Lines påverkan på branschtalen som helhet.

Ett annat rederi som kan lyftas fram är Rederi AB Nordö-Link. Bolaget har haft en positiv utveckling både när det gäller tillväxt, marginaler, avkastning och räntetäckningsgrad. Det som fattas är en bättre soliditet med tanke på att bolaget äger fartygen. Även Scandlines AB har nyckeltal som uppvisar rimliga nivåer och trender. Andra bolag som fångat uppmärksamheten är Rederi Allandia AB och EstLine AB. Vad gäller Polferries AB och TT-Line Highspeed är det för tidigt att dra några slutsatser genom sin ännu alltför korta närvaro på marknaden.

När det gäller kapitalstyrka och finansiell ställning kan nivån anses vara något låg t.ex. avseende soliditeten. Att generera intäkter och en bra vinst som bidrar till en ökad soliditetsnivå är därför i hög grad önskvärt för att ge stabilitet och finansiell handlingsfrihet på längre sikt.

6 Efterfrågepåverkande faktorer

6.1 Regelverket för taxfree - införsel

Ett fritt varuflöde mellan medlemsstater inom EU är ett av fundamenten för EU och en viktig förutsättning för att skapa en inre marknad. Varuflöden inom EU regleras av en mängd lagar och förordningar, nationella och för EU gemensamma, som i första hand tillkommit för att reglera beskattningsfrågor.

Varubeskattning inom EU utgörs dels av punktskatter (eng. excise duty) dels av mervärdesskatter (eng. VAT). I syfte att harmonisera reglerna för varubeskattningen inom EU antog ministerrådet 1991 direktiven 91/680/EEC som harmoniserar metoderna för uttag av moms inom EU fr.o.m. 1993. Motsvarande direktiv vad gäller punktskatter antogs 1992 i direktiv 92/12/EEC som stipulerar gemensamma regler för hantering av punktskatter inom EU fr.o.m. 1993. Direktiven innehåller många undantag. Bland annat ett till och med 990630 gällande undantag för taxfreevaror och ett annat undantag för tillåten införsel av beskattade varor till Sverige, Danmark och Finland.

6.1.1 Affärsmässig hantering och transport av varor

De generella reglerna innebär i princip att varor i *affärsmässig hantering* skall beskattas i det medlemsland, där de slutligen bjuds ut för konsumtion. Med affärsmässig hantering avses att varorna handhas och transporteras av en licensierad producent, handlare el-

ler motsvarande. Beskattningsrätten inträder således så snart varorna utbjuds till slutlig konsument, vilket för övrigt även gäller varor, som importerats från ett land utanför EU. Varor på väg genom ett EU-land för utförsäljning i ett annat medlemsland hanteras obeskattade och kontrolleras i särskilda undantagsdepåer eller motsvarande. I de harmoniserade direktiven från 1991 och 1992 anges miniminivåer för punktskatter på alkoholdrycker.

6.1.2 Varor för personligt bruk

För varor för personligt bruk, som transporteras mellan medlemsländer av resenär gäller andra regler. Sådana varor beskattas normalt i det land som inköpet sker.

De aktuella direktiven från 1991 och 1992 innehåller många undantag, bland annat vad gäller införselbestämmelser av beskattade varor för personligt bruk till Sverige, Danmark och Finland, taxfreförsäljning samt territoriella undantag om vad som skall betraktas som unionsterritorium.

Medlemsländerna kan införa följande vägledande gränsvärden för privatpersoners införsel av alkohol- och tobaksvaror:

- 10 liter sprit
- 20 liter starkvin
- 90 liter vin
- 110 liter öl
- 800 cigaretter
- 400 cigariller
- 1000 g röktobak

Införsel överstigande dessa gränsvärden anses gjorda i förvärvssyfte, såvida inte personen i fråga kan visa för skattemyndigheten att så inte är fallet.

6.1.3 Införsel för personligt bruk till Sverige, Danmark och Finland – beskattade varor

Vid Sveriges och Finlands inträde i EU hade Danmark redan möjlighet att tillämpa mer restriktiva regler för personlig införsel av i ett annat medlemsland beskattade varor. Medlemsförhandlingarna medförde att Sverige och Finland kunde tillämpa vissa restriktiva införselregler. Vid EUs finansministermöte den 2 december 1996 medgavs Sverige rätt att få fortsätta att tillämpa nuvarande införselregler fram till mitten av år 2000. Vad som skall gälla därefter kommer att avgöras vid förnyade förhandlingar mellan EU-kommissionen och Sverige.

Danmark och Finland har förbundit sig att avveckla sina införselregler vid utgången av år 2003. Om emellertid Sverige skulle ges rätt att få tillämpa sina införselregler efter detta datum, kan det bli aktuellt för Danmark och Finland att få samma slutdatum som Sverige.

Dessförinnan ska Kommissionen senast den 31 december 1999 rapportera till ministerrådet och parlamentet om hur dessa undantag skall tillämpas. För Sveriges vidkommande tillämpas för närvarande följande införselbestämmelser:

- 1 liter sprit eller 3 liter starkvin
- 5 liter vin
- 15 liter starköl
- 300 cigaretter eller 150 cigariller eller 75 cigarrer eller 400 gram röktnobak

6.2 Regelverket för taxfree - försäljning

Den historiska bakgrunden till taxfreeförsäljning finner man i den traditionella skattefria statusen för fartyg på internationellt vatten samt utvecklingen av frihamnar. Två internationella konventioner, Chicago –1944 och New York –1954 reglerar taxfreeförsäljningen och dess utvidgning till att också gälla flyget. Inom EU bekräftades

dessa konventioner till att börja med av direktiv 69/169/EEC. Reglerna förändrades därefter i liberaliserande riktning av direktiv 72/230/EEC.

EUs ministerråd beslöt 1991 att de enskilda medlemsländerna under en viss övergångsperiod, fram till och med den 30 juni 1999, skall tillåtas att medge en viss skattefri försäljning vid resor mellan medlemsländerna. Skattefriheten innebär en befrielse från mervärdesskatt och punktskatt (artikel 28K i direktiv 77/388/EEG respektive artikel 28 i direktiv 92/12/EEG).

Enligt ingressen till dessa direktiv kommer en viss tid att krävas för att vidta åtgärder som är nödvändiga för att mildra konsekvenserna både av de sociala återverkningarna på området i fråga och de regionala svårigheterna, särskilt i gränsregioner, som en avveckling av taxfree försäljningen kan leda till.

I direktiv 91/680/EEC, artikel 28k anges förlängd rätt till momsbefrielse för ombordförsäljning och direktiv 92/18/EEC, artikel 28 förlängd befrielse från punktskatter i samband med taxfreeförsäljning fram till 990701. I det följande används begreppet tax-free som befrielse från bägge dessa skatter.

6.2.1 Territoriella undantag

I de aktuella direktiven från 1991 och 1992 anges att vissa territorier inom EU inte skall anses ingå i EUs skatteområden. Åland kom efter Finlands inträde att ingå i de undantagna territorierna. Bland de övriga territoriella undantagen finns bl a:

- Helgoland och territoriet Büsingen (D)
- Ceuta (E)
- Kanarieöarna (E)
- Melilla (E)
- Liviggno (I)
- De italienska delarna av Luganosjön (I)

De territoriella undantagen medför i skatte- och tullhänseende dels att taxfreeförsäljningen till resande till och från dessa områden kan

fortsätta även efter den 30 juni 1999, dels att import från dessa områden i förekommande fall utsätts för EUs gemensamma yttre tullmur. Möjligheterna till fortsatt taxfreeförsäljning är naturligtvis gynnsam för turismen medan tullmuren är negativ för de aktuella områdenas näringsliv.

6.2.2 Situationen efter 1 juli 1999

Det finns många oklarheter om den faktiska tillämpningen av sloandet av taxfreeförsäljning 1999. Varken EU centralt eller berörda myndigheter i olika länder, däribland Sverige, har ännu utarbetat föreskrifter och regelverk för den praktiska hanteringen av ombordförsäljning av beskattade varor. Varken finansdepartementet, tullverket eller Riksskatteverket har börjat arbeta praktiskt med frågan. Finansdepartementet tillsatte dock i december 1997 en utredning som bland annat ska se över provianteringsförordningen och skattestatusen för ombordförsäljning efter den 30 juni 1999. Utredningen har emellertid ännu ej påbörjat sitt arbete.¹

Det är speciellt tre frågor som är viktiga för utvecklingen av färjesjöfarten efter sloandet av taxfree den 30 juni 1999. Dessa är:

- skattesatser för ombord sålda och ilandtagna varor
- taxfreeförsäljning för ombordkonsumtion
- territoriella undantag

Det som nu föreligger är EU-direktivens skrivningar i 91/680/EEC som harmoniserar metoderna för uttag av moms inom EU från och med 1993 och direktiv vad gäller harmonisering av punktskatteuttag i 92/12/EEC.

Direktiv 91/680/EEC korrigerar direktiv 77/388/EEC i syfte att harmonisera *momsreglerna* i medlemsstaterna. Ny lydelse för artikel 28k är: "in the case of goods supplied on board ships, aircrafts or trains during transport the places departure and destination of which are within the territory of the Community; the place where

¹ Avsnittet bygger på PM – Diskussionsunderlag om slopande av taxfree", Bertil Edin, SSK-utredningen samt underlag från Sveriges Redareförening.

the goods are at the time of departure of the transport.” Skrivningen syftar på vilken momsats som skall gälla vid försäljning ombord fartyg, flygplan eller tåg inom EU och det är alltså avgångslandets momsats som skall gälla. I fråga om vilken punktskatt som skall gälla finns inget klart utsagt. Förnödenheter för ombordkonsumtion för flyg och fartyg regleras av artikel 15, direktiv 77/388, det 6:e moms direktivet.

En rimlig utgångspunkt för en bedömning av hur regelverket kommer att fungera är de praktiska implikationerna för rederier, tull- och skattemyndigheter. Med denna rimlighetsprincip bör det vara möjligt att göra ett antagande om vilka regler som kommer att gälla avseende följande frågor.

Ombordförsäljning och införsel av beskattade varor

Om denna försäljning kommer att kunna fortsätta eller inte är fortfarande en öppen fråga. Kan sådan försäljning fortsätta är nästa fråga vilka skattesatser som skall tillämpas, avgångslandets eller destinationslandets. Moms skall enligt det ovanstående tas ut med avgångslandets skattesats. Det kan i så fall vara rimligt att anta att också avgångslandets punktskatter skulle bli gällande.

När EUs generella och mer generösa regler börjar tillämpas kommer gränshandeln med medlemsländer som tillämpar lägre skatter på alkohol och tobak att flyttas närmare Sverige och sannolikt också öka. Det senare medför en starkare press på Sverige att harmonisera de svenska skatterna på alkohol och tobak med övriga medlemsländers.

Taxfreevaror att ta i land

För trafik som passerar internationellt vatten och med destination i tredje land förändras inte de nuvarande villkoren för försäljning av taxfreevaror. Införselregler för taxfreevaror från tredjelands trafik förändras alltså inte. Däremot kommer för trafik inom EU Minister rådets beslut och medlemsländernas skatte- och införselregler att förhindra införsel eller framtvunga beskattning av ilandtagna taxfreevaror.

Taxfreevaror för ombordkonsumtion

Beslutet om avveckling av taxfree handeln avser försäljning från butiker och berör således inte försäljning av varor avsedda för att konsumeras ombord i restauranger, servering o d. Frågan om skattefrihet för ombordkonsumtion regleras i särskild ordning.

Med anledning av en skattetvist mellan ett danskt färjerederi och tysk skattemyndighet (Faaborg-Gelting fallet) har EG-domstolen avgivit ett yttrande som kan tolkas så att nuvarande skattefrihet för ombordkonsumtion saknar stöd i tillämpligt EG-direktiv. Frågan har sedan en tid diskuterats inom EUs Momskommitté, i vilken representanter för medlemsländernas finansministerier och EU-kommissionen deltar. Kommittén synes inte vara beredd att vidta några åtgärder med anledning av EG-domstolens yttrande, varför det är rimligt att anta att nuvarande skattefrihet kan fortgå tills vidare.

Undantaget för Åland

Det faktum att det territoriella undantaget för Åland också skulle innebära att området hamnar utanför EUs gemensamma tullmur har bidragit till uppkomsten av en diskussion i Finland om önskvärdheten av att tillämpa undantaget. Detta innebär att trafik på Åland tillåts fortsatt försäljning och införsel av taxfreevaror inom befintliga kvantitativa begränsningar. Det finns också en s.k. säkerhetsklausul i undantaget som innebär att kommissionen kan begära omförhandlingar om undantaget missbrukas.

Följande förutsättningar förväntas råda från den 1 juli 1999:

- Villkoren för försäljning ombord och ilandförande av taxfreevaror från tredjelandstrafik förblir de nuvarande.
- Försäljning av taxfreevaror för ombordkonsumtion på trafik inom EU kommer att vara möjlig tills vidare.
- Hur beskattning av ombordförsålda varor kommer att ske är för närvarande oklart.
Men sannolikt kommer den att ske med avgångslandets skattesatser.
- De nuvarande svenska, danska och finska begränsningarna för införsel av beskattade varor för personligt bruk från annat medlemsland är ett undantag från EUs generella regler. När dessa undantag upphör är för närvarande oklart.

6.3 Skillnader i punktskatter och moms

Bedömningar av nationella effekter av upphörandet av taxfree försäljningen hamnar oundvikligen i värderingar av konsumenternas framtida köpbeteende efter taxfree. Inom EU finns betydande skillnader i skatter och avgiftsnivåer på framförallt tobak och alkohol. De nationer som har lägre punktskatter och avgifter bedöms kunna attrahera en väsentlig del av den konsumtion som tidigare skett avgiftsfritt ombord.

Det danska Skatteministeriet presenterade i december 1997 en omfattande analys och värdering av verkningarna av upphörandet av den avgiftsfria handeln.² Skatteministeriets slutsatser var att Danmark med stor sannolikhet kommer att vinna på avskaffandet genom bl a:

- En vinst genom att man ersätter en distributionsform som är mindre effektiv med en som är mer effektiv, då det anses vara mindre effektivt att distribuera alkohol och tobak ombord på färjor än iland.

² "Vurdering af virkningerne af ophor af avgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU-lande 1.juli 1999", Skatteministeriet, Danmark

- Omfördelning av de samhällsekonomiska kostnaderna till förorenaren, så att denne i större utsträckning betalar för miljö och sjukvård. Det gäller de danska konsumenterna.
- De svenska konsumenterna däremot, vilka tidigare handlat taxfree ombord bedöms istället göra sina inköp av tobak och alkoholvaror iland i Danmark. Svenskarna blir därmed en väsentlig inkomstkälla för danska staten och drivkraften är att Danmark är ett lågkostnadsland jämfört med Sverige.
- Danmark är däremot ett högkostnadsland i förhållande till Tyskland. Den danska avgiftspolitikerna verkar kunna bli föremål för justeringar med hjälp av de ökade skatteintäkterna. Prisskillnaderna får inte vara så stora att danskarna eller genomresande i alltför hög grad väljer att göra sina inköp i Tyskland.
- De ökade skatteintäkterna (framförallt från svenskarnas konsumtion i Danmark) kan användas för att reducera avgiftsnivåerna och indirekt medför det att försäljningen ökar iland. Det i sin tur minskar effekterna av bortfallet av danska arbetsplatser när taxfree försäljningen upphör.
- De danska färjeoperatörerna bedöms kunna kompensera det förlorade bidraget från taxfree försäljningen genom ökning av biljettpriserna.

Den avgiftsfria handels branschorgan, "Danish Duty Free Association", tog 1996 tagit fram en konsekvensanalys genomförd av AKF (Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut). AKFs bedömningar visade på att verkningarna av upphörandet av avgiftsfri handel med stor sannolikhet skulle påverka dansk ekonomi mycket negativt och beröra ett stort antal sysselsatta – direkt i färjenäringen och indirekt i underleverantörsledet. Skillnaderna i resultaten av dessa två analyser beror främst på olika antaganden om köpbeteendet men även att uppskattningar av antalet sysselsatta i kärn- och kringtjänster är svåra att vederlägga. Detta pekar också på att resultatet är känsligt för variationer i de grundläggande antagandena.

Tabellerna nedan visar på de stora skillnader som finns i skatter, avgifter och taxfreepriser på alkohol- och tobaksvaror. Priserna för de svenska konsumenterna såväl med som utan skatter och avgifter ligger högst. Det helt avgiftsfria priset på t ex cigaretter ligger på ca 6 kronor. Även taxfreepriserna varierar, vilket indikerar att margi-

nalerna skiljer sig avsevärt mellan linjerna för vissa varor. De svenska och finska kunderna med höga skatte- och avgiftsnivåer kan acceptera ett betydligt högre taxfreepris. Rederierna har i betydande grad valt olika sortiment, vilket delvis kan bero på en anpassning till kundstrukturen. Det försvårar en bredare prisjämförelse. Estline konkurrerar om taxfreekunderna med en väsentligt mycket lägre prislivå för vissa produkter än andra operatörer med trafik på Sverige och Finland. Eftersom trafiklinjer på baltstaterna kan fortsätta med taxfree är det sannolikt att svenska och finska taxfreekunder kommer att öka sina inköpsresor hit.

Table 19: Price and duty levels in different EU countries on spirits and tobacco

	Cigaretter pris per paket (SEK)				Sprit 40% (SEK)	
	Landets marginal Pris	Härav avgift	Dansk marginal Pris	Härav av- gift	Dansk marginal Pris	Härav avgift
Sverige	46	35	38	32	356	270
UK	39	30	36	29	213	127
Danmark	35	28	35	28	267	181
Irland	33	26	31	25	223	137
Finland	32	24	28	22	320	234
Frankrike	25	19	26	19	164	78
Tyskland	23	16	22	16	151	65
Belgien	22	16	24	18	173	87
Österrike	20	15	23	16	133	47
Holland	18	13	20	14	162	76
Luxemb	16	11	20	14	140	54
Italien	16	11	23	16	129	43
Grekland	15	11	22	16	140	54
Portugal	13	11	29	23	136	50
Spanien	9	7	21	15	127	41

	Vin SEK/L		Öl SEK/33 cl		Parfymvaror SEK/st		
	Dansk marginal Pris	Härav avgift	Dansk marginal Pris	Härav av- gift	Dansk marginal Pris	Härav avgift	
Sverige	82	44	5		3	116	23
UK	66	27	4		3	109	16
Danmark	58	20	3		2	116	23
Irland	76	37	5		3	112	19
Finland	77	39	7		5	113	20
Frankrike	46	8	2		1	112	19
Tyskland	44	6	2		1	107	14
Belgien	51	13	3		1	112	19
Österrike	46	8	3		1	111	19
Holland	50	12	3		1	109	16
Luxemb	44	6	2		0	107	14
Italien	45	7	3		1	110	18
Grekland	45	7	2		1	110	17
Portugal	46	8	2		1	109	16
Spanien	44	6	2		1	108	15

SAI källa: Rapport från Skatteministeriet Danmark. (EU DG XXI Excise duty tables 1.6.1997). Kurs nov. 97 1,16 SEK

Table 20: Tax-free prices on some ferry links

SEK	Cigaretter och tobak		Sprit pris per liter		Gordons Dry Gin	Ballentines Finest	Öl Snitt ovägt per 33 cl	
	Prince pkt	Piptobak Macbaren 50gr	Absolut 40%	Kosken- korva 60%				
Scandlines: Rödby- Puttg.	22,5	29,3	111,2		-	128,7	150,9	4,1
Scandlines: Gedser- Rostock.	22,5	29,3	111,2		-	128,7	150,9	4,3
Scandlines: Dragör- Limhamn	23,2	28,2	-		-	-	-	-
Stena Line: Fr.hamn- Göteborg	19,7	26,2	170,0		-	184,0	-	6,4
Silja Line	19,4	29,5	177,0	228,0	195,0	208,5		8,5
Estline	17,5	30,0	125,0	135,0	125,0	145,0		5,5

SAI källa: Skatteministeriet Danmark samt prislistor / Kurs 1,17 SEK

6.4 Övriga efterfrågepåverkande faktorer

Utvecklingen av färjenäringen under 90-talet har påverkats av ett antal skilda faktorer:

- Kraftig devalvering av kronan

- Åtstramning av finanspolitiken
- Reallönefall
- Estoniakatastrofen
- EU-medlemskapet
 - Nya införselregler
 - Nya regler för taxfree
 - Beslut 1992 om upphörandet av taxfree

Framför sig har färjenäringsen ikraftträdandet av dessa beslut samt ett antal ytterligare förändringar. Den samlade effekten av de förändrade ramförutsättningarna och hur det inverkar på gods- och passagerarvolymerna samt intäkter för färjetrafiken på Sverige kan i dagsläget bara skattas. Det kan dock med all säkerhet konstateras att färjenäringsen i Europa kommer att få arbeta med mycket svårbedömbara marknadsförhållanden under överblickbar tid.

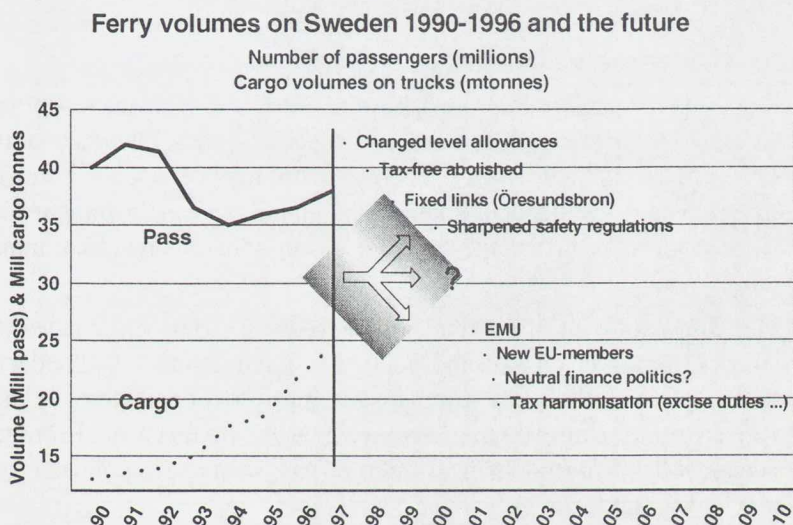


Figure 17: Ferry volumes on Sweden 1990-1997 and the future

7 Strategier

Att bortfallet av taxfree försäljningen kräver en radikal förändring av synsätt och strategier inom färjetrafiken mellan EU-länder är klart. Taxfree har inneburit en subvention, som har påverkat valet och utbudet av transportvägar och transportlösningar för person- och godstransporter.

Taxfree är ett nästan magiskt begrepp och utgör ett väl inrotat och generellt "brand mark" intimt förknippat med färje- och flygtrafik i största allmänhet. Klär vi av begreppet representerar det inget annat för kunden än en möjlighet att handla billigare än hemma och för försäljaren en chans att få ut ett högre täckningsbidrag.

Om denna möjlighet upphör behövs nya unika kännetecken – brand marks, som är mer förknippade med specifika linjer, eller kanske till och med är unika för varje operatör. Att taxfree upphör behöver inte betyda att kunden inte kan få en chans att handla billigare än hemma, men det måste ske till priset av att säljarens marginal minskar.

Det finns dock ett stort antal andra faktorer, som också påverkar transporterna såsom förändringar av valutakurser, skillnader i moms och punktskatter, sammansättning av export/import, industrilokalisering, framväxten av nya marknader, faktorkostnadsförändringar, köpkraftsförändringar, aktörernas strategier, politiska beslut, infrastrukturinvesteringar o s v.

Vilka strategier som kommer att vinna störst framgång i ett sådant mer övergripande perspektiv är svårbedömbart. Vi kan dock peka på några alternativa inriktningar och möjligheter för färjenärigen.

De olika färjelinjernas verksamhet kan karakteriseras utifrån en antal utgångspunkter och förhållanden. Några av dessa kan noteras vara strategiskt tongivande och i sammanställningen nedan, även om den är subjektiv, identifieras huvudsakliga skillnader mellan olika strategikoncept. Inom varje koncept kan finnas ett antal inriktningar, vilka beskrivs med hjälp av några konkreta exempel.

Regionkonceptet - ScandLines och samarbetet mellan rederierna i Öresundsregionen är ett uttryck för specialisering i syfte att ta vara på operativa skalfördelar. Konceptet har en lågkostnadskaraktär men bygger samtidigt på en homogen regional marknadskänedom. Trafiken är relativt sett mindre beroende av taxfree försäljningen och restiden är kritisk. Viktigare är lokala skillnader i priser, skatter, nöjesutbud samt inslag av resande och lasttransporter. Öresundsbron utgör sannolikt ett väsentligt större konkurrenshot mot denna typ av verksamhet än förlusten av taxfree försäljningen gör. Ett annat mycket viktigt förhållande är att regionkonceptet förutsätter en betydande regional koncentration av både last och boende.

Transport/resandekonceptet är en lågkostnadsstrategi. Trafiken Sverige - Tyskland faller i skarven mellan ett regionalt koncept och det som Stenasfären kan sägas representera, där operativa skalfördelar och en mer flexibel tonnagedisposition bidrar till mer rationell drift. Detta koncept är generellt sett mer gångbart i ett europeiskt perspektiv. Konferens och restauration följer också ett typiskt lågkostnadstänkande med snabb billig service till passageraren. Konceptet innehåller också ett betydande inslag av lasttransport med en snabb och hög service kopplad till lasten. Stenas samarbete med P&O är ett uttryck för detta.

Shoppingkonceptet kan indelas i ett *lyx-* respektive *lågprissegment*. Det senare representeras av såväl Kvarken- som Strömstadstrafiken. I dessa fall baseras trafiken på äldre fartyg med låga kapitalkostnader och taxfree försäljning ombord. Lasten blir endast en marginal verksamhet som lämnar ett täckningsbidrag. Lyxvarianten representeras av Viking Lines samt Silja Lines trafik från Stockholm. Butiks-, konferens- och restaurangverksamheten är viktiga inslag. Det egentliga resandet, men även godset, har blivit

underordnade faktorer, även om dessa ursprungligen lagt grunden för konceptet.

Underhållning/resandekonceptet. Scandinavian Seaways service är ett exempel. Operatören har inriktat sig på längre distanser med ett inslag av nöje och underhållning. Kombinationen av minikryssning och resande innebär sannolikt att taxfree för ombordskonsumerade varor är viktigare än för varor som skall tas iland. Transporten och resandet utgör en viktig grund och riktar sig till den kategori kunder som alltid vill ha ett alternativ till flyget för semester- eller tjänsteresan. Konceptet representerar en differentierad och nischinriktad strategi till ett relativt snävt marknadssegment.

Regionkonceptet påverkas i högre grad av ett broalternativ än vad upphörandet av taxfree försäljningen innebär. Betydande insatser har också gjort redan för att anpassa sig till den nya situationen med Öresundsbron.

Transport/resandekoncept mellan EU-länder, där taxfree idag utgör ett betydande bidrag, kommer sannolikt att förändras mest efter att taxfree har upphört. Rationaliseringen är långt driven och konceptet är kostnadsorienterat. Därmed kommer en eventuell kostnadskompensation att vara speciellt viktig för denna typ av verksamhet både i Sverige och inom EU i övrigt. I princip kan följande val göras:

- Renodlat transportkoncept om lastunderlaget är tillräckligt stort.
- Fokusering på resande, men där såväl shopping som underhållning kan bli ett betydande inslag. Moms- och punktskatteskillnader mellan länderna får en större roll. Distansen, d.v.s. resandetiden, styr utformningen av konceptet.
- Kostnadseffektivitet, nya former för shopping, sortimentsfrågor, inköpsamarbete, utökad användning av IT teknik mm är exempel på faktorer som sannolikt blir betydelsefulla inom transport/resandekonceptet.

Shoppingkonceptet kommer att dra nytta av undantaget på Åland. Konceptet kommer troligen också att utvecklas snabbt i nya relationer på Ryssland och baltstaterna. Trafiken är också i hög grad en

åländsk och finsk verksamhet. Men den bör i väsentligt större omfattning än nu kunna utvecklas med Sverige som utgångspunkt. Strömstadstrafiken till Norge kan med nu kända förhållanden fortsätta med samma koncept som tidigare och bör kunna utvecklas positivt.

Underhållnings/resandekonceptet – främst för längre distanser bör kunna övervinna förlusten av taxfreeförsäljningen på några års sikt, förutsatt att ombordkonsumtionen förblir taxfree även efter juli 1999.

De förändrade förutsättningarna innebär en dramatisk förändring för flera av färjelinjerna på Sverige. Kvarkestrafiken är ett exempel och som kräver ett nytt och för regionen anpassat koncept.

Ett integrerat färjekoncept innebär en förändrad balans i intjäningen från :

- Last – speciella åtgärder för att attrahera godskunder
- Personresande – ökad prisdifferentiering baserat på motiv till resandet
- Bil/buss – ökad turism i samarbete med regionen
- Ombordförsäljning – sortiment och inköpsfrågor
- Ombordkonsumtion – lokaler, utbud, underhållning mm
- Konferens – anpassade lokaler, hyttkapacitet mm
- Kryssning – hyttkapacitet, nöjen, naturupplevelser, ökad turism mm

8 Upphörandet av taxfree försäljningen - kortsiktiga och långsiktiga effekter på marknaden

8.1 Inledning - förutsättningar

Osäkerheten som har funnits - och fortfarande finns, om förändringar av efterfrågan på färjetransporter som en konsekvens av borttagandet av taxfree, hur regelverken kommer att utformas på nationell och internationell nivå liksom skattepolitiken, medför att resultatet av olika konsekvensbedömningar varierar i hög grad. Utvecklingen framöver innehåller ett antal ytterligare förändringar, som tillsammans med slopandet av taxfree drabbar eller påverkar olika regioner och aktörer i olika grad beroende på deras marknads-karakteristik eller nischer. Varje förändring kan med relativt god säkerhet studeras isolerat och för enskilda aktörer eller regioner. För att föra upp analysen till nationell nivå måste göras ett antal ytterligare bedömningar och generaliseringar. Den samlade effekten på nationell nivå blir ett resultatet av ett antal samverkande och motverkande faktorer.

Färjetransporterna är en mycket betydande transportlänk i transporterna till och från Sverige med 38 miljoner passagerare och 25 miljoner godston 1997. Till dessa volymer kommer gods på järnvägsfärjorna. Färjelänkarna har haft en snabbt växande betydelse för industrins godstransporter, eftersom det högvärdiga godset från

och till Europamarknaden i allt högre grad körs på lastbilar via färjor.

Färjemarknaden påverkas av ett stort antal aktörer, dels av de direkta kunderna till färjerederierna, passagerare eller lastbilsoperatörer och speditörer, dels av konkurrerande/kompletterande transportlänkar som t ex den fasta länken över Öresund eller ren lastfartygstrafik.

Upphörandet av taxfreeförsäljningen kommer att påverka marknadsförutsättningarna för den traditionella färjenäringen och för dess kunder. Taxfree har verkat som en indirekt subvention av transportererna, och sloandet medför ett behov av prishöjningar om inte andra kompensationsmöjligheter blir möjliga.

Marknadsförutsättningarna för den framtida färjenäringen är inte homogen på nationell nivå eller ens inom en region. Det finns ett antal nischer och dessa varierar med avseende på känslighet för prishöjningar, frekvens etc.

Inte heller passagerartransporterna kan anses vara homogena med avseende på priskänsligheten. En del av personresandet är helt eller delvis framkallad av förekomsten av taxfree. Ytterligare en del av resandet är känslig för biljettprisökningar. Godset är troligen i betydligt mindre grad känsligt för prishöjningar, men däremot för frekvens, tillförlitlighet i trafikservice mm eftersom lastbilstransporterna avser högvärdigt gods.

Det finns således betydande regionala variationer i såväl efterfråga som utbud och därmed anpassningsförmåga. Effekterna kommer därför också att drabba regionerna i olika grad.

I generella termer är de direkta och indirekta effekterna av bortfallet av taxfreeförsäljningen tämligen överensstämmande enligt olika bedömningar. Effekterna kan sammanfattas med:

- Resandet som är skapat av taxfreeförsäljningen försvinner direkt.
- Intäktsbortfall för färjenäringen, som måste kompenseras genom ökade intäkter från passagerare och/eller gods, reducerade kostnader, förändrade strategier, nya koncept mm.
- Ökning av biljettpriser/godsfrakter innebär ytterligare volymbortfall.

- Omfördelning från konventionell passagerar/godsfärjetransport till andra transportalternativ, alternativt vägalternativ och resvägar – färjerederierna med en kapacitet för kombinerad pass/lasttransport drabbas i form av ett försämrat kapacitetsutnyttjande.
- Försämrade trafikservice eller nedläggning av trafik, utflyttning av fartyg och/eller verksamheter. Risken för kapitalförstöring ökar också som en effekt av att hela den europeiska färjenäringen drabbas samtidigt, risk för prisfall på tonnaget.
- Ett försämrat utbud av trafiker påverkar semesterresandet och turismen eftersom färjerederierna har en väsentlig roll i marknadsföringen i turisthänseende.
- Försämrade konkurrenskraft för transportköparen/varuägaren ökar risken på sikt för utflyttning av produktion och därmed bortfall av transporter.
- Minskat antal sysselsatta inom färjenäring, underleverantörssystem och på sikt inom industrin.
- Om staten kommer att vinna eller förlora i skattehänseende är beroende av om och i vilken omfattning taxfreekunderna väljer att göra inköpen i Sverige. De svenska punktskatterna på alkohol och tobak är med god marginal högst i Europa, varför det är mindre troligt.

Den ekonomiska analysen av färjenäringen visade på att utgångsläget för att kunna anpassa sig och överleva ett antal ytterligare svåra år är dåligt. Det som inte är överensstämmande mellan olika analyser och bedömningar är kvantifieringen av de olika effekterna. Detta pekar bland annat på metodproblematiken och statistikbrister.

8.2 Effekter för färjenäringen

8.2.1 Metodik och nyckeltal

Kalkylerna bygger på ett detaljerat underlag från 11 svenska färjerederier med uppgifter om deras kostnads- och intäktsstruktur. Data har insamlats med hjälp av ett standardiserat frågeformulär. Till sammans har dessa rederier 60-70% av trafiken på Sverige. Som underlag har använts ett frågeformulär till rederierna.

Bedömningarna nedan redovisas på en aggregerad och nationell nivå. Av konkurrensskäl kan underlaget inte redovisas regionalt. I kalkylunderlaget har dock de regionala olikheterna tagits hänsyn till m a p resande, volymer, trafikstruktur, intäkt- och kostnadsstruktur osv. Ett antal viktade nyckeltal har beräknats baserat på trafikdata fördelat på 8 regioner. De är:

- Kvarken
- Östeuropa
- Öresund/Danmark
- England
- Finland/Åland
- Tyskland
- Västkusten/DK
- Norge

För de 8 trafikområdena har beräknats genomsnittlig intäkt för biljett, konsumtion och inköp ombord, butiksförsäljning av sprit/vin/öl/tobak per person tillsammans med inköpskostnaden för motsvarande försäljning. Kostnader för arbetskraft, drift, anlop, administration och marknadsföring har också tagits in via frågeformuläret. Marginalen har beräknats.

Olika resandekategoriernas känslighet för upphörande av taxfree-försäljning och höjda biljettpriiser.

European Travel Research Foundation har initierat en EU-omfattande undersökning av konsekvenserna för färjetrafiken inom de länder som främst kommer att drabbas av borttagandet av tax-free. En analys av konsekvenserna för svenskt vidkommande utfördes av Gestgifvaren Utbildning AB. I denna analys ingick en intervjuundersökning av de resandes köpvanor och deras reaktion på borttagandet av tax-free. De flesta intervjuerna gjordes på linjer mellan Sverige – Danmark (exkluderat Öresund) samt Sverige – Finland och omfattade trafiker med såväl stora som små passagerarvolymer. Totalt intervjuades närmare 1 300 personer ungefär lika fördelat på låg- respektive högsäsong. 62% av de intervjuade var svenskar och 11% finländare. Resterande nationaliteter var tyskar (11%), danskar (6%), engelsmän (4%) samt en övriggrupp på 13%.

Tabell 21 Attraction of tax free sales on all destinations. Actual and probable amounts spent with and without tax free sales onboard

Nationality	Visited tax-free shop %		Amount spent today	Est. amount spent - no taxfree	
	Yes	No	SEK	SEK	Index
Finns	98	2	791	123	16
Swedes	94	6	435	29	7
British	92	8	264	65	25
Danes	87	13	192	21	11
Germans	81	19	200	26	13

Index: Actual amount spent today = 100
Source: Gestgifvaren Utbildning AB

Passagerarna frågades också om de skulle ha gjort resan om tax free försäljningen inte funnits kvar. Biljettpriset förutsattes vara oförändrat. I genomsnitt skulle 80% av de intervjuade ha rest ändå, även om reaktionerna skiljer sig något beroende på nationalitet. Finnländarnas och svenskarnas resande skulle påverkas i högre grad än för andra nationaliteter.

Köpvanorna skulle däremot påverkas i högre grad. Mer än 90% av passagerarna besökte tax free butikerna. Konsumtionen fördelad ombord, men även i land under utlandsresan, varierar mycket beroende på passagerarens nationalitet. T ex spenderades mellan 200 och 800 SEK i tax free butikerna ombord samt ytterligare 80 – 500 SEK i restauranger och på spel. Det kan jämföras med hur mycket som spenderades i land, vilket varierade mellan 300 - 3 300 SEK beroende på vistelsens längd och passagerarens nationalitet. Genomsnittspassageraren på alla de undersökta routerna stannade 3.3 dagar och spenderade 827 SEK.

Table 22: Willingness to travel without tax-free

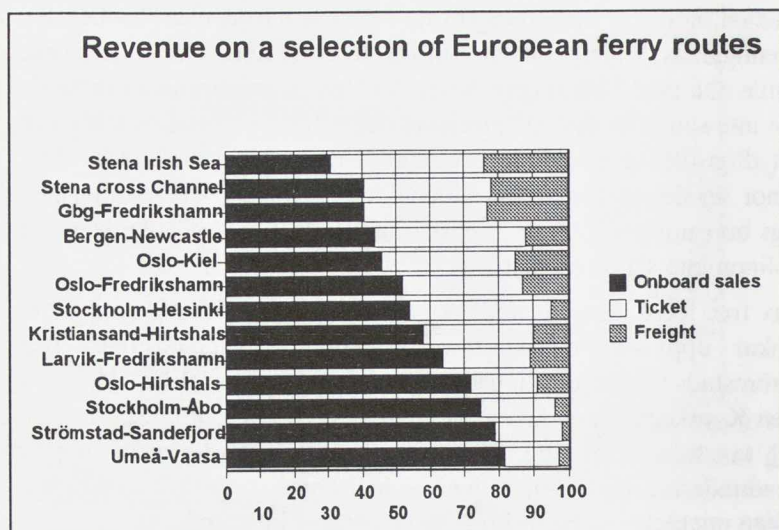
Nationality	Unaffected	Not travel at all or less likely	Switch destination	Total %
Finnish	67	28	5	100
Swedish	75	23	2	100
British	92	6	2	100
Danish	97	3	0	100
German	94	5	1	100

Source: Gestgifvaren Utbildning AB

Studien indikerar att passagerarna i genomsnitt är mer känsliga för höjningar av biljettpriset än om tax free tas bort. Om biljettpriset skulle öka med 30% angav 30% - 40% av passagerarna att de troligen inte skulle ha rest alls, men det bör noteras att tax free frågan är betydligt mer styrande när det gäller svenskars och finländares resvanor än det är för andra nationaliteter. Om tax free möjligheten togs bort uppgav 23% av svenskarna och 28% av finländarna att de troligen inte skulle ha rest alls.

Tax free försäljningens andel av de totala intäkterna på olika färjelänkar uppvisar relativt stora skillnader. Kvarkenstrafiken och Strömstad- Sandefjord ligger i toppen av det här urvalet av länkar - men Kvarkenstrafiken är mest extremt i beroendet av personresande och tax free försäljning, främst av sprit- och tobaksvaror. Linjens kundunderlag utgörs till dominerande del av passagerare som endast i liten utsträckning har bil med sig eller åker buss ombord.

Nyckeltalen är beroende av strategikoncept, distans, prisbilden iland mm. De olika nyckeltalen är därför inte direkt jämförbara mellan olika linjer och kan inte ensamt tolkas som effektivitetsmått. Av alla nyckeltal är förmodligen bidragen från restaurang och butik de mest tillförlitliga i jämförelsen mellan olika linjer. Dessa nyckeltal uppvisar också minst spridning mellan linjerna.



Figur 1 Revenue on a selection of European ferry routes

De viktade ekonomiska nyckeltalen, som har använts i den fortsatta analysen redovisas i tabellen nedan.

Table 23: Key figures – Ferry traffic revenues, contribution and costs on a national basis

Nyckeltal intäkter SEK	Vägt Genomsnitt SEK	Lägst SEK	Högst SEK
Totalt biljetter/person	98	5	400
Ombord per person	150	30	600
Sprit/vin/öl per person	49	5	200
Tobak per person	19	6	40
Övrigt per person	82	20	320
Rest/person	48	15	270
Var av Sprit/vin/öl	14		
Var av övrigt	35		
Butik/person	97	20	300
Varav Sprit/vin/öl	34		
Varav tobak	19		
Varav övrigt	44		
Totalt per person	248	66	900
Per lastenhet	1 642	900	3200

Nyckeltal bidrag %	Vägt Genomsnitt %	Lägst %	Högst %
Ombordförsäljning totalt %	66%	58	70
Sprit/vin/öl %	70%	52	70
Tobak %	69%	66	69
Övrigt %	66%	50	70
Restaurang %	73%	60	70
Butik totalt %	63%	55	66
Butik sprit/vin/öl %	66%		
Butik tobak %	68%		
Butik övrigt %	59%		
Nyckeltal kostnader SEK	Vägt Genomsnitt SEK	Lägst SEK	Högst SEK
Inköp per pass	51	10	190
Lön per pass	82	30	250
Anlöp per pass	19	12	70
Anlöp +drift/pass	61	-	-
Per anlöp	7 902	-	--
Marknad/pass	16	-	-
Adm/pass	24	-	-
Per anställd 000 SEK	Vägt Genomsnitt 000 SEK		
Lön ombord/person	240	-	-
Personskatt ombord/person	65	-	-
Socialt ombord/person	80	-	-
Lön fartyg/person	221	-	-
Skatt fartyg/person	61	-	-
Socialt fartyg/person	77	-	-
Summa fartyg socialt + skatt/person	138	-	-
Lön/land/person	290	-	-

Tabellen visar några högsta och lägsta värden för att markera att spridningen i nyckeltalens värde är mycket stor då de påverkas av turtäthet, distansförhållanden mm.

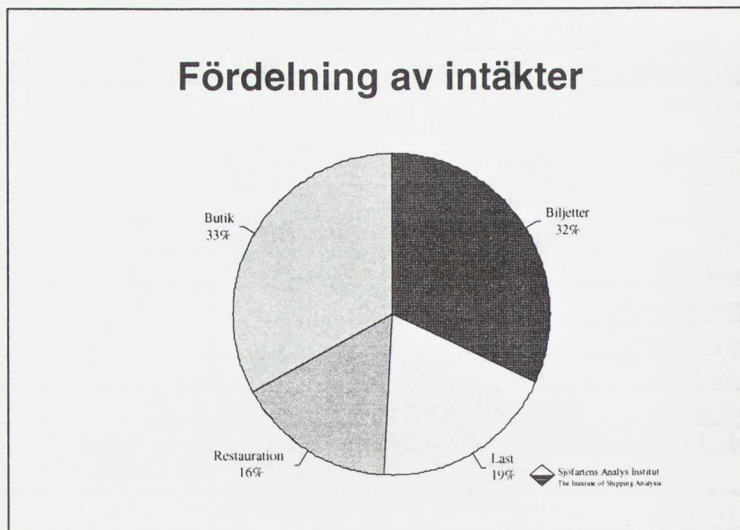


Figure 19: Ferry traffic on Sweden - Revenues per activity in %

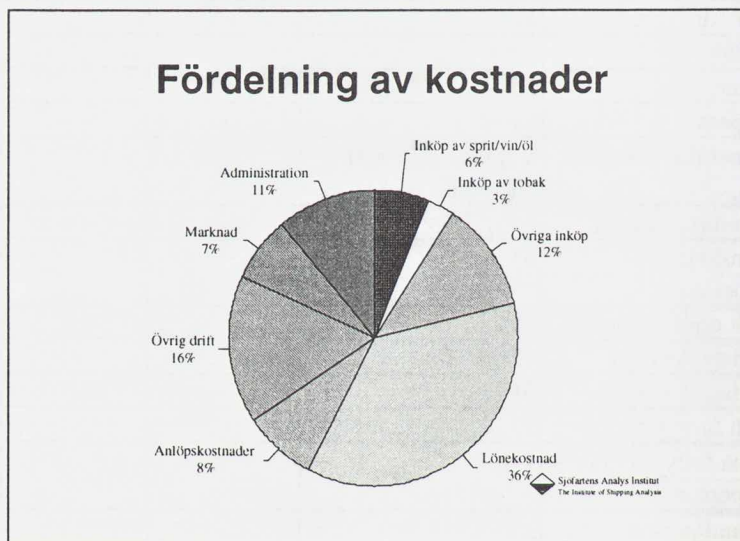


Figure 20: Ferry traffic on Sweden - cost structure in %

Fördelning av tjänster

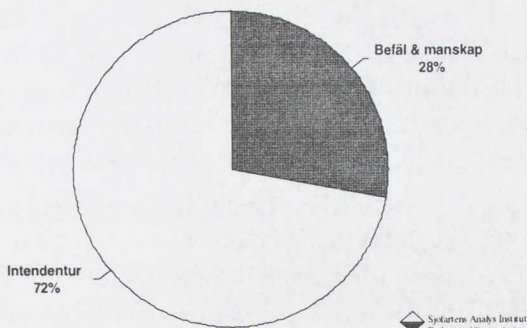


Figure 21: Swedish ferries – number of employees per category %

Bruttomarginal på ombordförsäljning

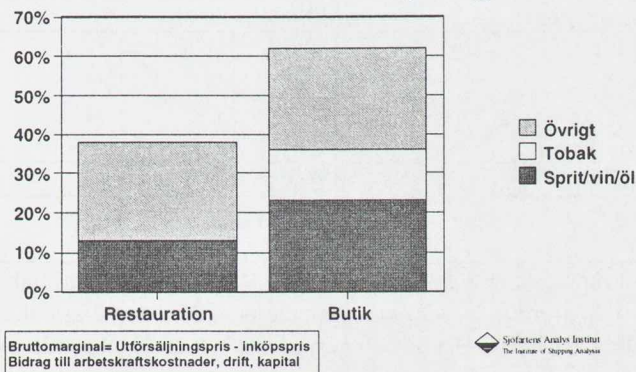


Figure 22: Ferry traffic on Sweden - gross contribution from onboard sales in %

Bidraget från restauration är före lönekostnader och lämnar endast små nettomarginaler efter lönekostnader eftersom det är en arbetskraftsintensiv verksamhet.

8.2.2 Trafikförutsättningar – resande och gods

Vid de inledande åren under 90-talet låg resandet till och från Sverige på runt 42 miljoner passagerare, för att 1994 reduceras avsevärt till en nivå på 35. Dagens nivå är ännu inte uppe i de tidigare höga volymerna och den preliminära siffran för 1997 är 38 miljoner passagerare. Den positiva trenden fortsätter troligen fram till mitten av 1999. Träder beslutet i kraft om taxfreeförsäljningens upphörande kommer resandet under åren därefter att påverkas negativt.

I tabellen nedan redovisas antaganden om volymtillväxt i jämförelse mellan åren 1996 och 2000. Intäkterna per passagerare och lastenhet antas år 2000 uppgå till samma belopp som det vägda genomsnittet för färjelinjerna 1996. I kalkylen är inte inräknat någon höjning av biljettpris- eller fraktnivån. år 2000. På detta sätt visar den framräknade ekonomiska nettoeffekten av förändringarna på kompensationsbehovet.

Table 24: Volume development year 2000/1996 and average revenue per passenger and cargo unit

Volymförutsättningar	1996	2000	%
Passagerare milj.	36,6	31,6	-14%
Passagerare/bil	8,6	8,6	0%
Bilar milj.	4,3	3,7	-14%
Lastbilar milj.	1,4	1,6	14%
Genomsnitt	SEK	SEK	%
Biljett/passagerare	98	98	0%
Intäkt/lastbil	1642	1642	0%

Spridningen i intäkter per enhet är stor beroende på linje. I biljettintäkt ingår även bil, konferens, hytter och bussintäkter. Tillväxten i lastenheter 1993-1996 var 130.000 per år. För perioden 1996-2000 antas tillväxten bli 75.000 enheter per år eller 300.000 enheter totalt. Öresundsbron antas dock reducera färjetrafiken med 100.00 enheter, varför ökningen av lasten i detta fall blir 200.000.

8.2.3 Ekonomiska effekter

Allmänna kommentarer till beräkningarna.

Taxfree upphör under 1999 och bron öppnas under år 2000. Detta år används som referensår vid beräkning av konsekvensen på årsbasis. Beräkningarna tar inte hänsyn till ev. åtgärder för att öka försäljningen eller konceptuella förändringar.

Biljettinkomster per person inklusive hytt, personbil och bussar samt per lastenhet antas vara oförändrade liksom restaurangförsäljningen. Taxfree gäller fortfarande för ombordskonsumtion. Försäljningen i butik har minskats med sprit- och tobaksandelen på de relationer där taxfree upphör. Marginalen har sänkts till 40 % på resterande försäljning.

Trafikdata är sammanställda för samtliga trafikrelationer på Sverige (Cruise & Ferry Info 1990-1997 och SBC rederistatistik T40 1990-1996).

I volymbedömningen, som också tar hänsyn till Öresundsbron, avses enbart effekten på färjetrafiken och inte total trafik på bron.

Kommentarer per trafikområde:

- **Kvarken** - Enligt separat utredning gjord för Kvarkenrådet.³
- **Finland/Åland** - Ålandsundantaget och trafik via Estland medverkar till att inga större förändringar sker i resandet.
- **Östeuropa** - Fortsatt taxfree.
- **Sverige/Tyskland** - Lägre moms och punktskatter och betydande resandeinslag håller tillbaka nedgången.
- **Öresund/Danmark** - Taxfree är ingen stor fråga. Skillnader i skatter är viktigare då resandet dominerar. Bron leder till att resandet ökar totalt. Effekten på färjetrafiken bedöms vara mindre än jämfört med Engelska kanalen. Lokalt minskar resandet med 8% och för Sverige totalt med 6%.
- **Västkusten/DK** - Oförändrade biljettpriser - 80% resande kvarstår enl. intervjustudie. Betydande resande- och lastinslag i trafiken.

³ "Morgondagens Kvarcentrafik", Sjöfartens Analys Institut Research, feb.1998

Valutakurs, skillnader i moms och punktskatter är också viktigt liksom konferens- och semesterresandet.

- **Sverige/England** - Begränsad effekt, något lägre handlande i butik och reducerad marginal. Alternativ route via Norge.
- **Sverige/Norge** - Fortsatt taxfree.

Den beräknade ekonomiska effekten för färjerederierna, som redovisas i tabellen nedan, tar hänsyn till såväl att taxfree upphör som att Öresundsbron tillkommer. Totalt bedöms godsvolymen öka med 300.000 enheter, varav 100.000 enheter tillförs bron. Om vi hade bortsett från bron skulle hela volymökningen ha tillfallit färjorna.

Table 25: Net revenue after tax-free and link Öresundsbron – year 2000/1996

Tabell Ekonomiska konsekvenser för färjenäringsen Förändring 1996 / 2000 utan taxfree och med Öresundsbro	
INTÄKTER – miljoner	
<i>Nettominskning i resande</i>	
Minskade inkomster från biljetter	-799
Minskad försäljning	-1328
<i>Personer som reser</i>	
Handlar mindre ombord	-664
<i>Ökad last intäkt</i>	
Ökade intäkter med och utan bro	328
SUMMA INTÄKTER	-2463
KOSTNADER –miljoner	
Minskat antal anställda ombord	1742
Minskat antal anställda iland	395
Genomsnitt årskostnad Msek	0,3
Reducerad lönekostnad Msek	918
Lägre inköp reducerat resande	438
Lägre inköp handlar mindre	219
Dyrare inköp (lägre marginal)	-319
Minskad hamn/drift och adm 10 %	250
SUMMA KOSTNADER Msek	1506
NETTO Msek	-957
<i>Genomsnitt:</i>	
Per person	30
Per lastenhet SEK	604
Motsvarar ökning av enbart biljett	31%
Motsvarar ökning av enbart last	37%
Vägd ökning last +biljett	17%

8.3 Industrins transportkostnader

Lastbilstransporterna på färjor har under en lång tid uppvisat en mycket snabb och stadig ökning. Utvecklingen under 90-talet visar snarare på en acceleration än en avmattning jämfört med utvecklingstakten mätt över en tidsperiod från 1982 och framåt. 1996 transporterades 22 miljoner ton gods och den preliminära volymen för 1997 är 24,6 mton på lastbilar via färja. Utvecklingstakten sedan 1982 har legat på 7% per år och sedan 1990 på drygt 9% per år. Järnvägsgodset på gods färjor är inte inkluderat och har under de senare åren utvecklats negativt.

Utrikestransporterna på lastbil och därmed färjetransporternas godsvolymer har haft en snabb tillväxt under flera årtionden. Att lastbilstransporterna ökar så starkt beror på ett antal förändringar inom handel och produktion liksom effektiviseringen av transporterna i sig. Förädlingsgraden i svensk export och import ökar, den nordeuropeiska marknaden har blivit dominerande, produktionen bli alltmer specialiserad och uppdelad på flera produktionsställen osv. Transportköparen och transportören arbetar kontinuerligt med att effektivisera logistiken och pressa kostnaderna från dörr till dörr, vilket medför att frekvenskraven har ökat och sändningsstorleken minskat. Effektiva färjetransporter har varit en förutsättning för denna utveckling. Sverige har en transportkostnadsnackdel p g a de längre avstånden till våra stora marknader än jämfört med företagen på Kontinenten.

Ett antal intervjustudier har genomförts i olika utredningar för att kartlägga passagerarnas reaktioner på bortfallet av möjligheten att handla skattefritt samt biljettpreisökningar. Studierna visar på att ett volymbortfall som kan uppgå till så mycket som 30-40% om biljettpriset höjs med 30%. Godskundernas reaktioner och effekterna i form av bortfall av transporter eller omfördelning till lastfärjor/andra resvägar har inte kartlagts på motsvarande sätt. Vi kan därför bra föra ett förenklat resonemang om den generella känsligheten för frakthöjningar. Offentlig statistik erbjuder inte någon möjlighet att följa utvecklingen på den detaljnivå som behövs för att kunna analysera de gränsöverskridande transporterna.

1994 var det genomsnittliga varuvärdet per exporterat ton drygt 21.000 SEK och 24.000 SEK per importerat ton på lastbil .⁴ Det genomsnittliga

⁴ 1994 är det sista året då transportsättsfördelad offentlig statistik kan följas upp i ton och värde. Detta år transporterades 20 mton gods på lastbilar över

varuvärdet låg samma år på drygt 4.000 SEK per ton för gods transporterat på lastfartyg och knappt 2.000 SEK per ton för det järnvägstransporterade (inkl. järnmalm över norsk gräns). I genomsnitt antas 13 ton transporteras per lastbil med ett värde per lastton på 22.500 SEK, vilket innebär att det totala varuvärdet på en lastbil i genomsnitt var 292.500 SEK 1994.

Den genomsnittliga och viktade sjöfrakten för färjeöverfarterna på nationell nivå ligger i dagsläget på 1.642 SEK per fordonsenhet. Sjöfraktens andel av varuvärdet utgör därmed knappt 0,6%. Räkneexemplet visar att färjeöverfarterna betingar en liten andel av varuvärdet för de högvärdiga produkterna. Sjöfrakten på färjor betalas per fordonsenhet och är inte differentierad med avseende på typ av vara eller varuvärde. Det innebär att de mer lågvärdiga godssegmenten, som transporteras på lastbil drabbas i betydligt högre grad.

Swedish export 1990-1994

Cargo value per tonne (SEK)

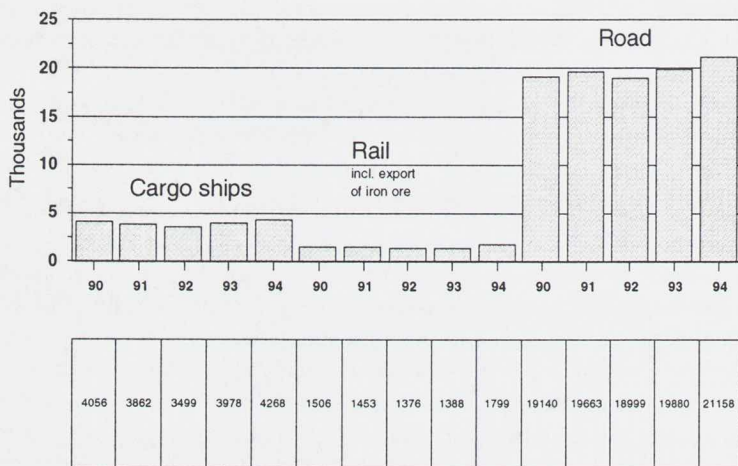


Figure 23: Swedish export - cargo value per tonne 1990-1994 (SEK)

Lastbilstrafiken har välbalanserade flöden, vilket innebär att lastbäraren kan utnyttjas i princip maximalt i båda riktningarna. De låg-

gränserna med varor värda 450 miljarder. Värdet avser svensk utrikeshandel över sjö- och landgränser och innehåller ingen transittrafik.

värdiga segmenten utgör en väsentlig marginallast, för att undvika tomdragningar. Ökar frakten, ökar också risken för att dessa godssegment väljer andra vägar eller inte transporteras alls, vilket påverkar den totala kostnadseffektiviteten negativt genom ett sämre utnyttjande av lastbilarna.

Om färjefrakten sätts i relation till den totala transportkostnaden från dörr till dörr för en lastbilstransport Sverige – Nordeuropa utgör den beräknade genomsnittliga färjefrakten ca 16% av totalkostnaden, baserat på en dörr till dörrkostnad på 10.000 SEK. En ökning av färjefrakten med 600 SEK innebär räknat på detta sätt en ökning av totalkostnaden med 6%. Speditörerna arbetar med små marginaler och denna höjning kan därför för vissa transporter betraktas som avsevärd.

Den uppskattade effekten av Öresundsbron och bortfallet av tax-free innebär en nettoförlust för färjerederierna på 960 MSEK. Om godset skall bära hela nettoförlusten detta ett behov av frakthöjning på färjeöverfarten med 37%. 1997 transporterades preliminärt 24,6 miljoner godston på lastbilar via färjor. Denna siffra innehåller också lastbilar i transittrafik. Om vi antar att 22 miljoner godston avser svensk handel ligger det samlade varuvärdet på lastbilar med svenska export/importprodukter på mer än 495 miljarder SEK (1994 års godsvärde per ton). Detta kan sättas i relation till det totala kompensationsbehovet för färjenäringen på ca 1 miljard SEK.

8.4 Sysselsättningseffekter

Den europeiska färjesjöfarten omfattar totalt ca 1000 färjor med en genomsnittlig kapacitet på 900 passagerare. Med ett antagande om att i genomsnitt 65 personer per fartyg arbetar ombord och iland, kan den totala sysselsättningen uppskattas till ca 65 000 personer inom färjetrafiken. Färjerederierna inom Sveriges Redareförening sysselsätter 4.856 ombordanställda, varav 3 915 utgör manskap och 941 befäl. Med ytterligare ca 1.600 landanställda blir den totala sysselsättningen inom den svenska färjenäringen ca 6.500 personer.

Table 26: Swedish ferries – employed per category, yearly payments incl. social expenses 1997

Färjor 1997	Drift			Intendentur		
	Befäl	Man- skap	Totalt	Befäl	Man- skap	Totalt
Ant. personer	539	990	1529	402	2925	3327
Ant. befattningar	234	430	665	175	1272	1447
Månadslön	20,4	12,5	15,3	13,5	12,4	12,5
Årslönesumma MSEK	131,6	148,3	279,9	65,3	434,4	499,7
Årslönesumma + kostvärde MSEK	153,0	187,5	340,5	81,2	550,2	631,4
Sjöskatt 21% MSEK	32,1	39,4	71,5	17,1	115,5	132,6
Soc. avgifter 32,16% MSEK	49,2	60,3	109,5	26,1	176,9	203,1
Färjor 1997	Samtliga kategorier					
			<i>Befäl</i>	<i>Mansk</i>	<i>Totalt</i>	
Ant. personer			941	3915	4856	
Ant. befattningar			409	1702	2111	
Månadslön			17440	12402	13378	
Årslönesumma, MSEK			196,9	582,6	779,6	
Årslönesumma + kostvärde, MSEK			234,2	737,7	971,9	
Sjöskatt, MSEK			49,2	154,9	204,1	
Soc. avgifter, MSEK			75,3	237,2	312,6	
Källa: Sveriges Redareförening						

Den genomsnittliga skatten per person för ombordanställda utgör vid 21% 47.000 SEK. Med högre marginalskatt antar vi att skatteprocenten ökar till 25%, vilket medför en årsskatt på 57.000 SEK per person. Med 16 svenska färjor i trafik på Sverige och i genomsnitt 55 personer i besättningen per färja motsvarar detta en persons katt på 50 miljoner SEK.

European Community Shipowners' Association har gjort en sammanställning av ett antal nationella studier. Deras slutsats är att ca 20.000 direkta arbetstillfällen kommer att försvinna från den europeiska färjenäringen när taxfree upphör, vilket utgör 1/3 av de direkta jobben. Förlusten av direkta arbetstillfällen i Sverige kommer enligt ShipPax att uppgå till ca 1.700 d.v.s. ca 25 % av nuvarande sysselsättning. Vi kan konstatera att den svenska bedömningen av

effekterna på den direkta sysselsättningen ligger lägre än för övriga europeiska länder. Beaktat den relativt stora betydelse som taxfree har för den svenska trafiken verkar antingen den svenska beräkningen vara konservativ eller de andra studierna överdrivna.

Metodmässigt har studierna genomförts på helt olika sätt med allt från teoretiska ansatser baserade på ekonometriska modeller till övergripande bedömningar. ShipPax's studie, genomförd på uppdrag av Sjöfartsverket, bygger på en genomgång av alla linjer med trafik på Sverige med hänsyn tagen till de unika strategiska förutsättningar som råder för de olika trafikområdena liksom de enskilda rederiernas förutsättningar.

Table 27: Abolition of tax-free, estimation of the consequences in number of employees

	Totalt
<i>Landanställda</i>	395
<i>Ombordanställda</i>	1742
- varav intendentur	1220
- varav besättning	522
Summa	2137

Av de drygt 2.100 direktanställda är ca 1.700 svenska arbetstillfällen. Därtill kommer ett betydande antal indirekta arbetstillfällen. Det finns ingen allmänt vedertagen och exakt siffra för de indirekt berörda, men vanligen används en faktor på mellan 4 och 6.

Referenslista

- AKF Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, Danmark, "Economic Consequences in Denmark of Abolishing Duty-free Sales in Intra EU travel", September 1996
- Beijar Hans, "Kvarkentrafiken, Kort kronologisk historieskrivning med betoning på de fartyg, som trafikerat linjerna i Kvarken" samt "Passagerarfartyg och bilfärjor i Kvarkentrafiken 1837 och framåt"
- Centre for Economics and Business Research Ltd, London, "Impact on employment across Europe of the loss of intra-EU duty and tax free retailing", December 1997
- Cruise & Ferry Info, publications from 1992 – 1997
- Cruise & Ferry Info, "Designs 97"
- Danish Duty Free Association, "Konsekvenserne for Danmark af en afskaffelse af det afgiftsfrie salg inden for EU", januari 1998
- Drewry, London, "Fast ferries, shaping the ferry market for the 21st century", October 1997
- Edin, Bertil, PM – "Diskussionsunderlag om slopande av taxfree", SSK-utredningen, december 1997
- European Commission, DGX, Internet information, "Europe Without Frontiers –Taxation: Value Added Tax and Excise Duties", February 1998
- European Community Shipowners' Association, "EU Ferry Industry to be hit hard by loss of duty & tax free sales"
- European Community Shipowners' Association, "Manning on regular EU passenger routes", January 1998
- European Community Shipowners' Association, "State aid guidelines on maritime transport", May 1997
- European Parliament, "The social and economic consequences of abolishing "duty free" within the European Union", October 1997
- Gestgifvaren Utbildning AB, "Effects of abolished duty-/tax-free sales on board ferries – The Swedish case", Göteborg, December 1996
- Handelshögskolen i Århus, Nationalekonomisk Institut, "Afskaffelse af det afgiftsfrie salg i EU: Danmark", August 1996
- Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet, Företagsekonomiska Institutionen, "Svenska färjerederier, en översikt och några jämförelser", seminariearbete, 1994
- IDFC, AFCOHT, "Contribution of Duty- & Tax-Free Sales to the EU and its citizens", September 1997

Infraplan AB, Talentek Oy, "Transportlänk Kvarken – studie av färjetrafiken sommaren och hösten 1997", december 1997

ISL, Bremen, "Folgen der Abschaffung des Duty-Free-Verkaufs innerhalb der EU für die deutsche Fähr- und Duty-Free-Verkaufs-Schiffahrt", Im auftrag der European Travel Research Foundation (E.T.R.F), January 1997

Kom.dep, "Om sjöfartspolitiken", bilaga till regeringsbeslut den 6 nov 1997

Kom.dep, "Redovisning av uttalande om Kvarkestrafiken"

Kom.dep, "Öresundsförbindelsen och Citytunnel", maj 1997

Kvarkenrådet, "Kvarkestrafikens ekonomiska effekter"

Ministry of Finance, Belgium, "The abolition of tax-free sales", March 1998

P&O, "Duty and tax-paid sales after 1 July 1999 – likely scenarios "The Chaos Syndrome"

PRV, Årsredovisningar

SCB

- T45 "Utrikes och inrikes varutrafik på fartyg"
- T30 "Varutransporter med lastbil och järnväg"
- transportsättsstatistik från 1994
- Statistisk Årsbok 1998

ShipPax Information, "Taxfree – betydelsen för färjor i trafik på svenska hamnar", 1996 och 1997

Shipping Economist, Nordic Markets

Shipping Intelligence Weekly

Sjöfartens Analys Institut

- "Den sjöfartstekniska utvecklingen inom RoRo-, Ropax-, färje- och containersjöfarten, 1996
- "Den svenska rederinäringens konkurrenskraft", maj 1996
- "Tax free or not tax free?", fax december 1997
- Market reports 1996-1997
- Morgondagens Kvarkestrafik, en analys av möjligheter och hot", februari 1998
- "North European shipping entrance fees and cost structure", November 1996
- "Shipping a Theoretical Framework ", 1996
- "Shipping Trade and Ports", 1996
- "The shipping markets", 1996
- "The European Ferry Markets 1995", November 1995

- "The Swedish Marine Industry ", 1996
- Sjöfartsverket, "Vägval i Gotlandstrafiken, översyn av färjetrafiken på Gotland", juni 1992
- Skatteförvaltningen: Nyhetsbrev Punktskatter, Nya regler för alkoholskatt
- Skatteministeriet, Departementet, Danmark, " Vurdering af virkningerne af opphor af afgiftsfri handel for rejsende mellem Danmark og EU-lande, 1.juli.1999", December 1997
- SOU 1995:42, "Framtidsanpassad Gotlandstrafik"
- SOU 1997:94, Betänkande från Transportbidragsutredningen, "Konkurrensneutralt transportbidrag"
- SOU 1997:171, "Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft", Betänkande 1 av utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation
- SOU 1998:18, "En gräns – en myndighet?"
- Statistics Finland, Road Transport, 1993 – 1996
- Statistisk sentralbyrå, Norge, "Godstransporter med lastebil over grensen 1996".
- Seatrade, Review Monthly October 1997
- Swetra International AB, "Market research of potential flows of goods for ferry traffic between Oxelösund and Gdansk"
- The Helsinki Research Institute for Business Administration, Helsinki, "The Impact of the abolition of Intra-EU duty and tax-free allowances on the Finnish ferry industry", 1996
- Trafikministeriets Publikationer, "Betänkande av arbetsgruppen för färjetrafik över Kvarken"
- Umeå Universitet, Cerum, "En samhällsekonomisk analys av färjetrafik på Kvarken", 1997
- Övrigt
 - Informationsmaterial från rederierna, prislistor etc.
 - Intervjuer

Bilaga kapitel 3: Trafiken på Sverige 1993-1997

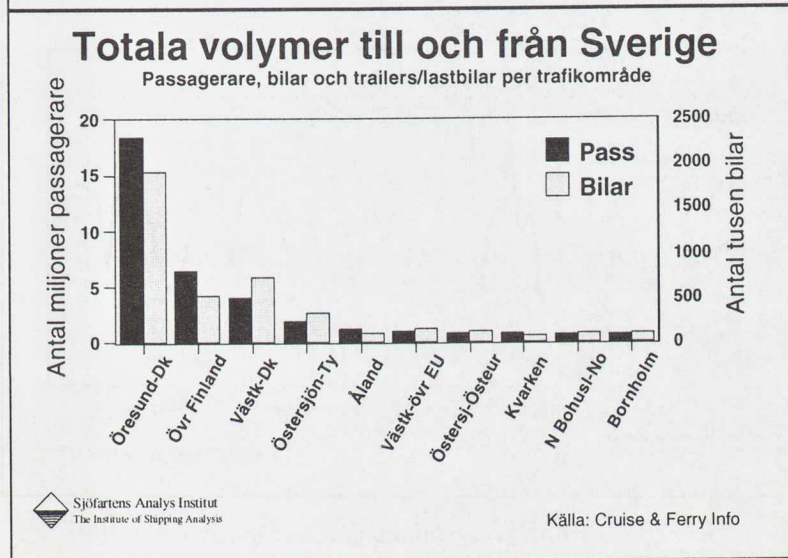
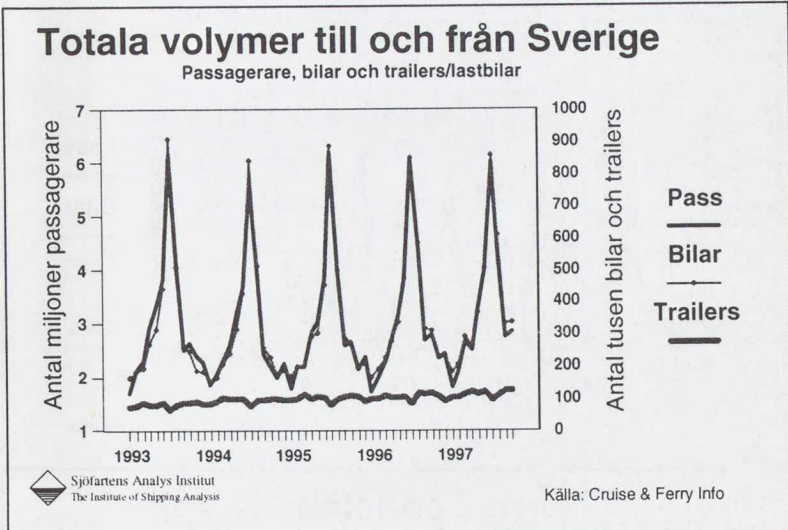


Figure 24 Total volumes to and from Sweden 1993-1997

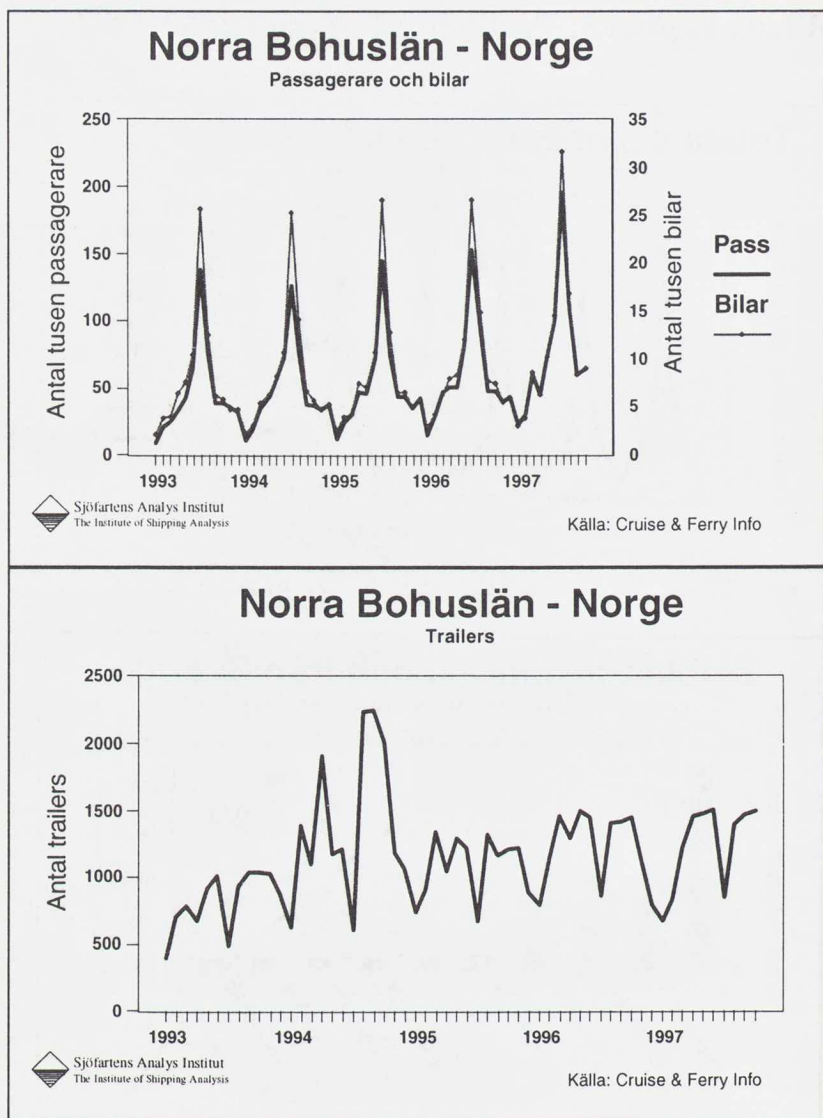


Figure 25 Traffic – range Norra Bohuslän – Norway 1993-1997

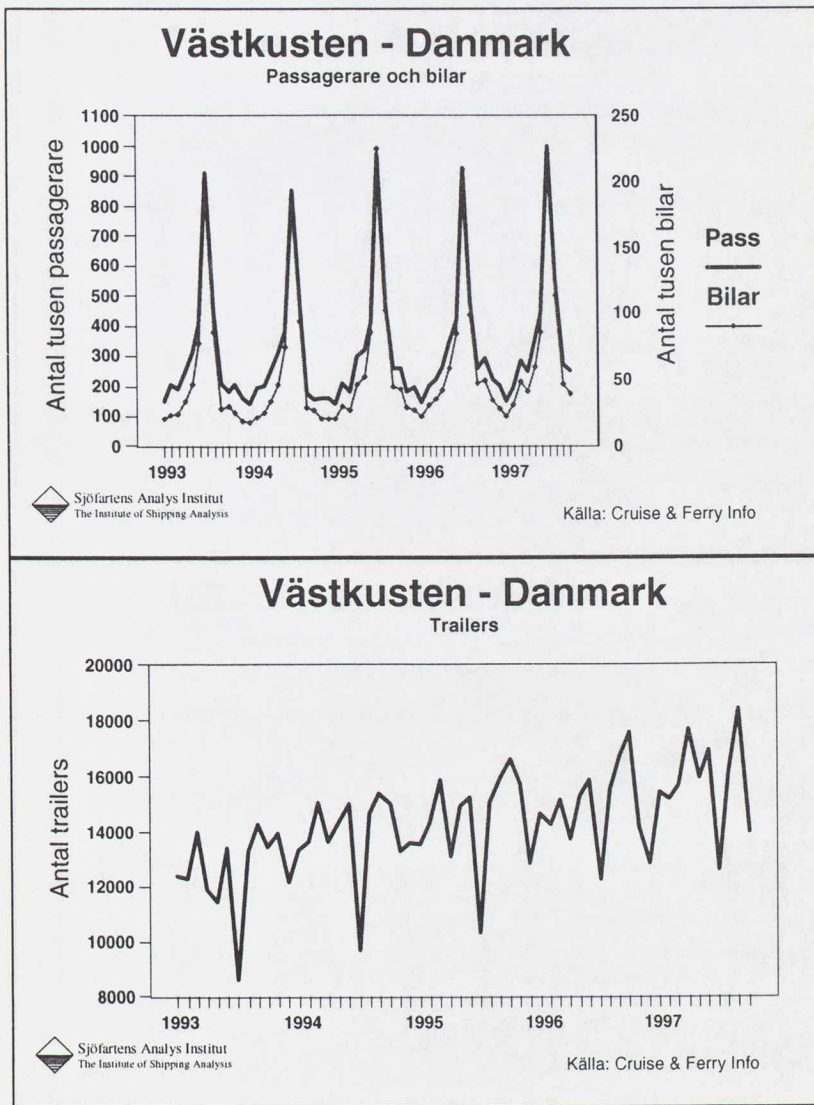


Figure 26 Traffic – range West coast of Sweden - Denmark 1993-1997

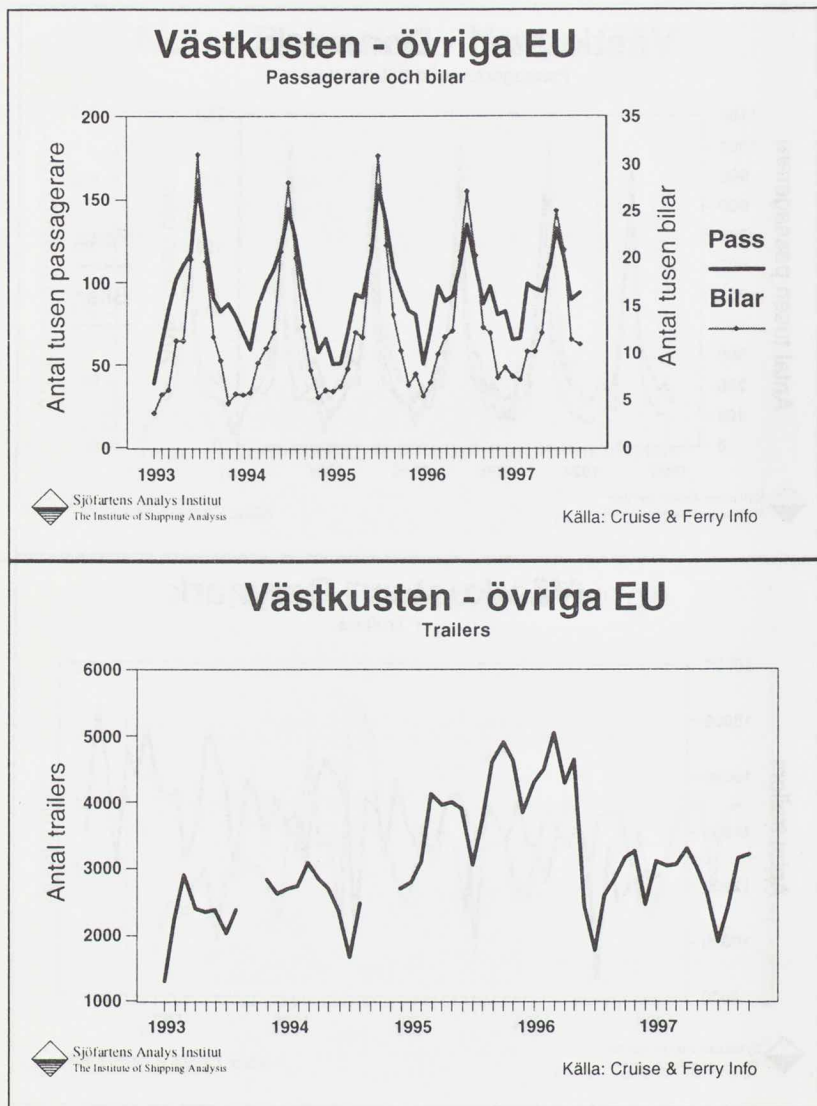


Figure 27 Traffic – range West coast of Sweden - other EU 1993-1997

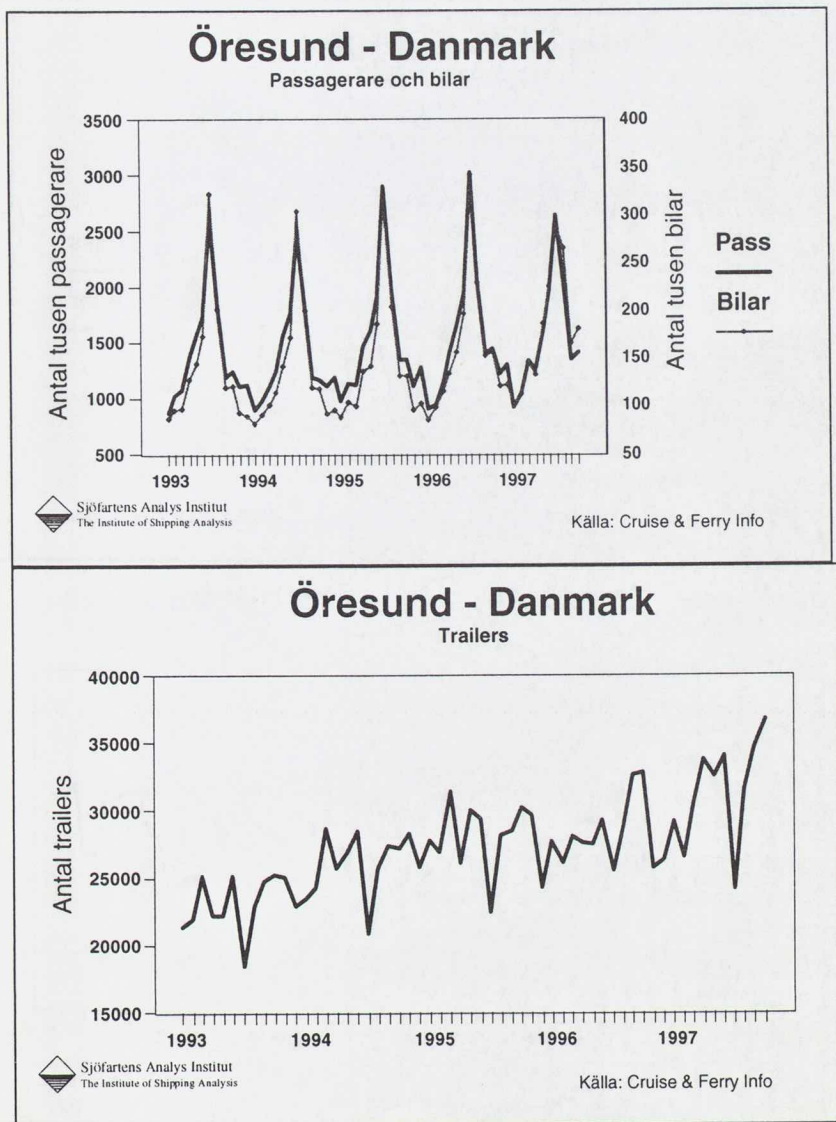


Figure 28 Traffic – range Öresund – Denmark 1993-1997

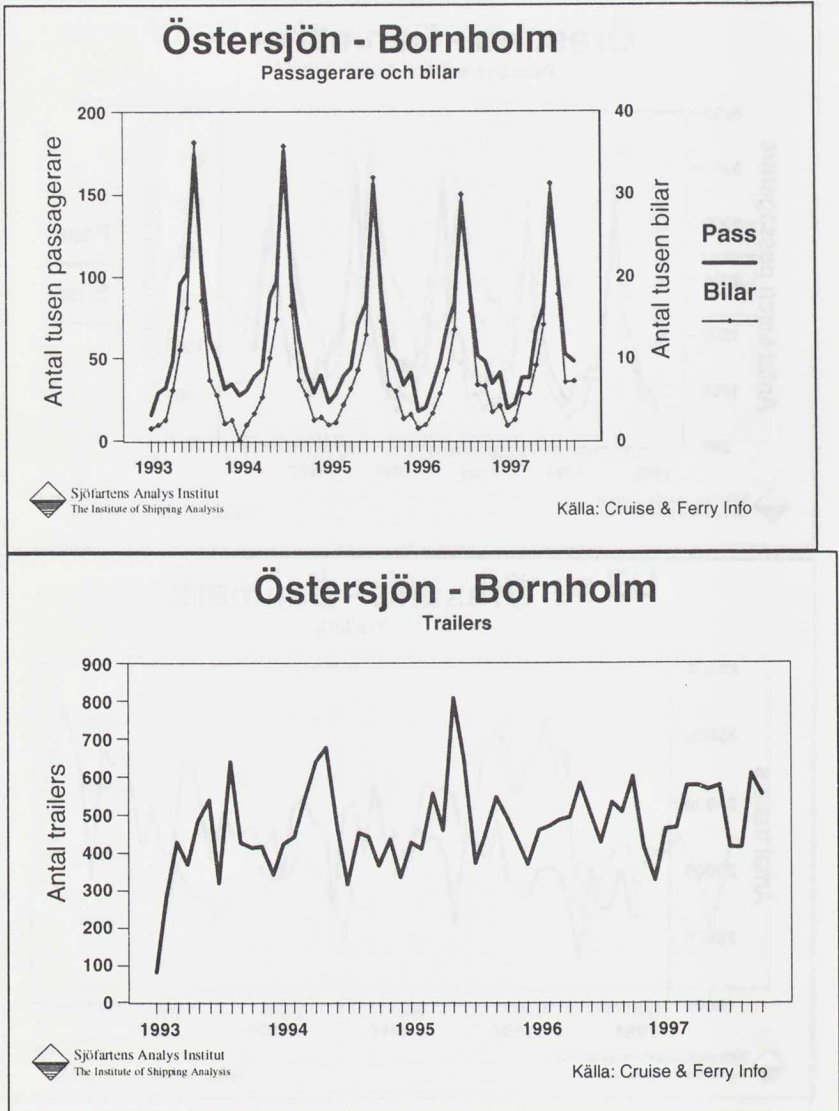


Figure 29 Traffic – range Baltic sea: Sweden - Bornholm 1993-1997

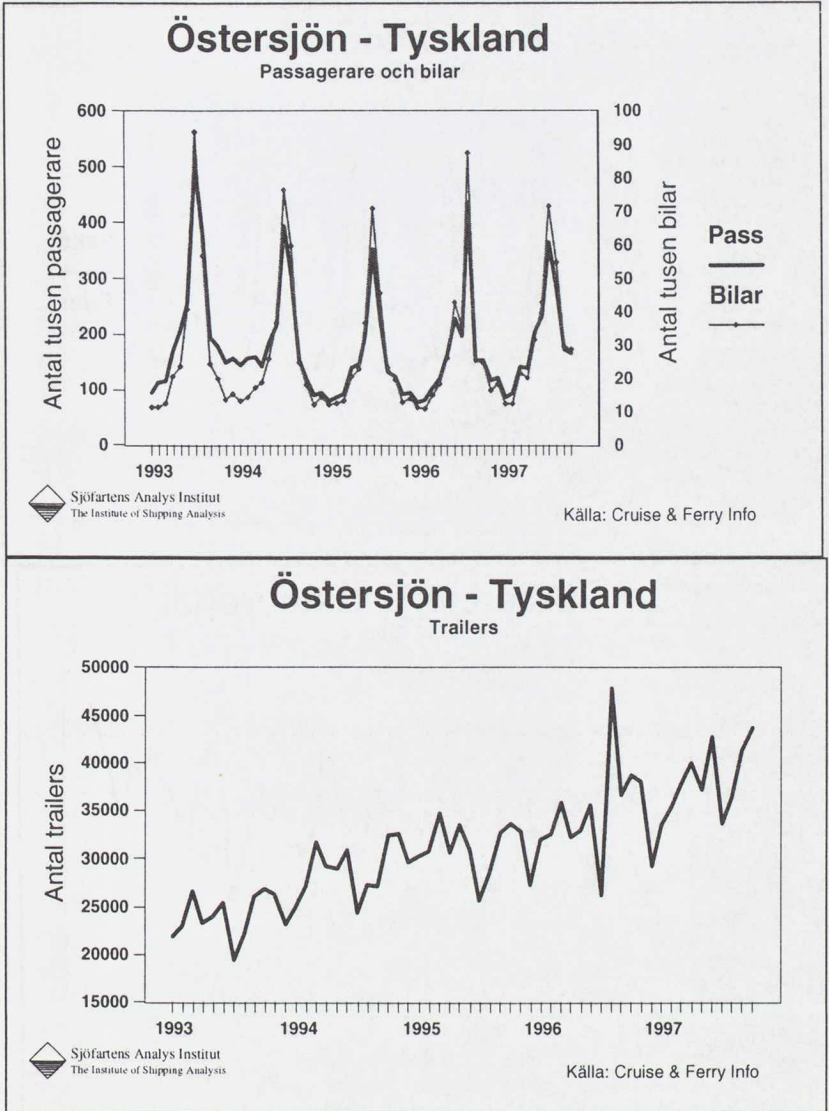


Figure 30 Traffic – range Baltic sea – Germany 1993-1997

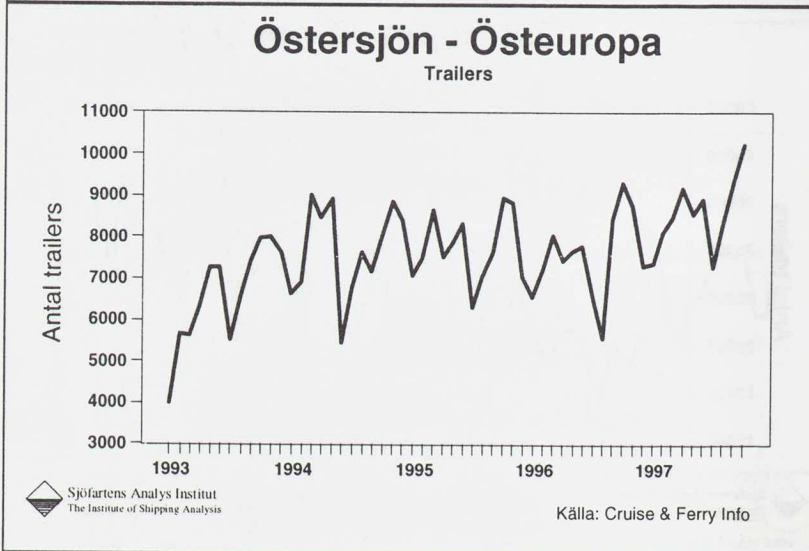
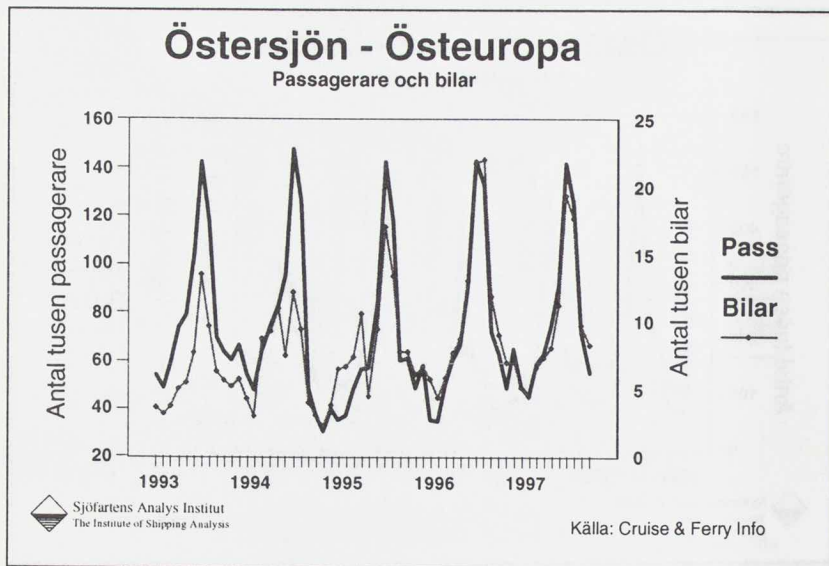


Figure 31 Traffic – range Baltic sea – East Europe 1993-1997

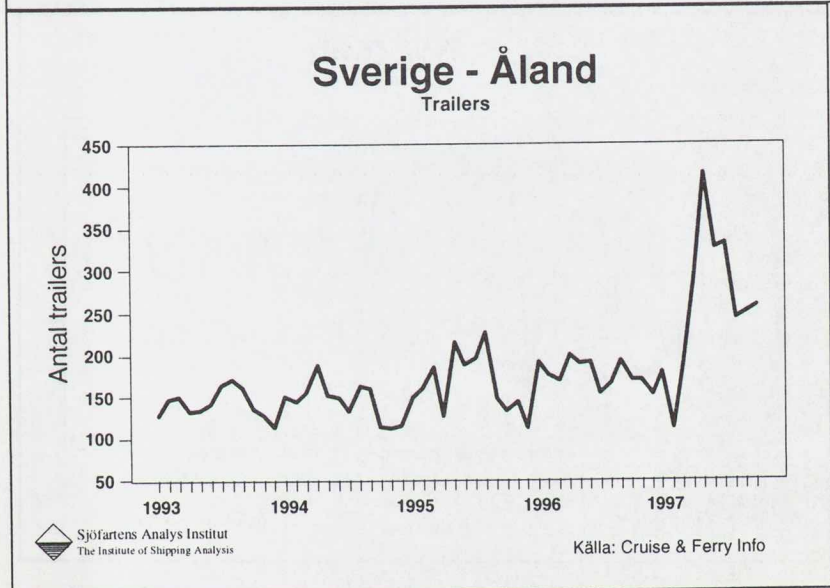
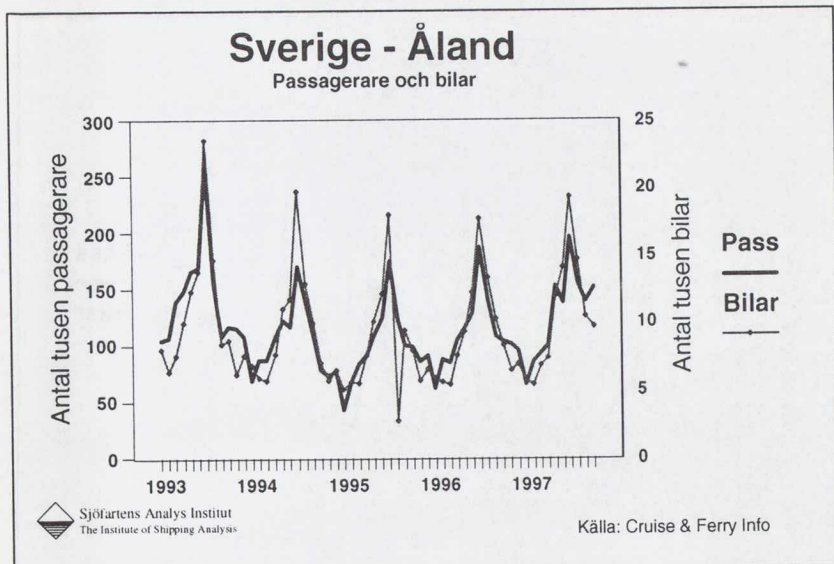


Figure 32 Traffic – range Sweden - Åland 1993-1997

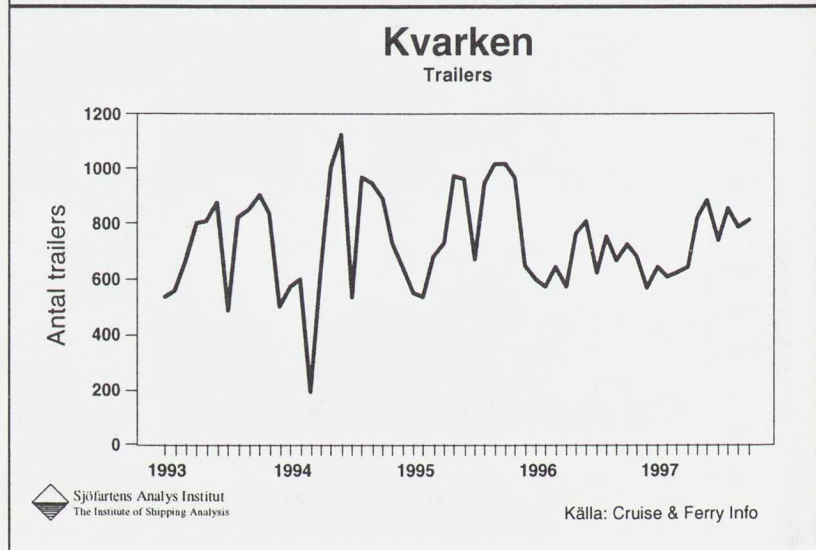
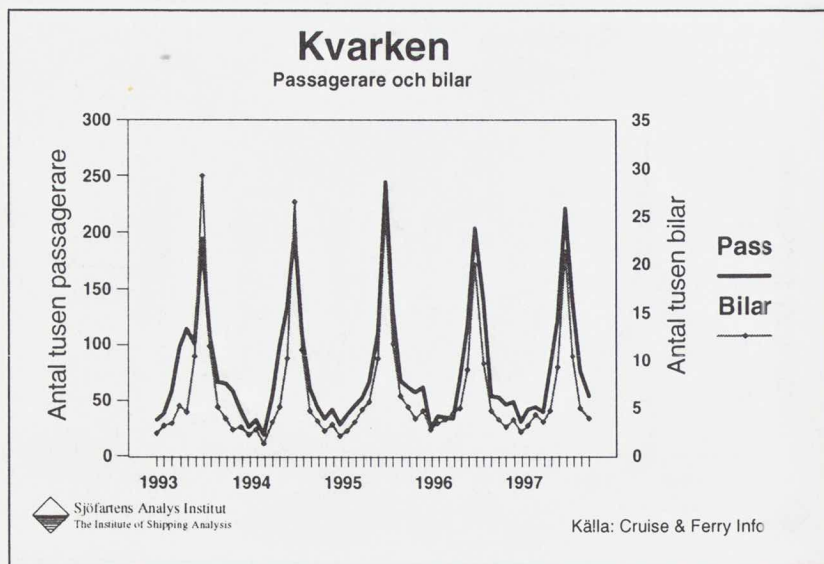


Figure 33 Traffic over the Gulf of Bothnia (Kvarken) 1993-1997

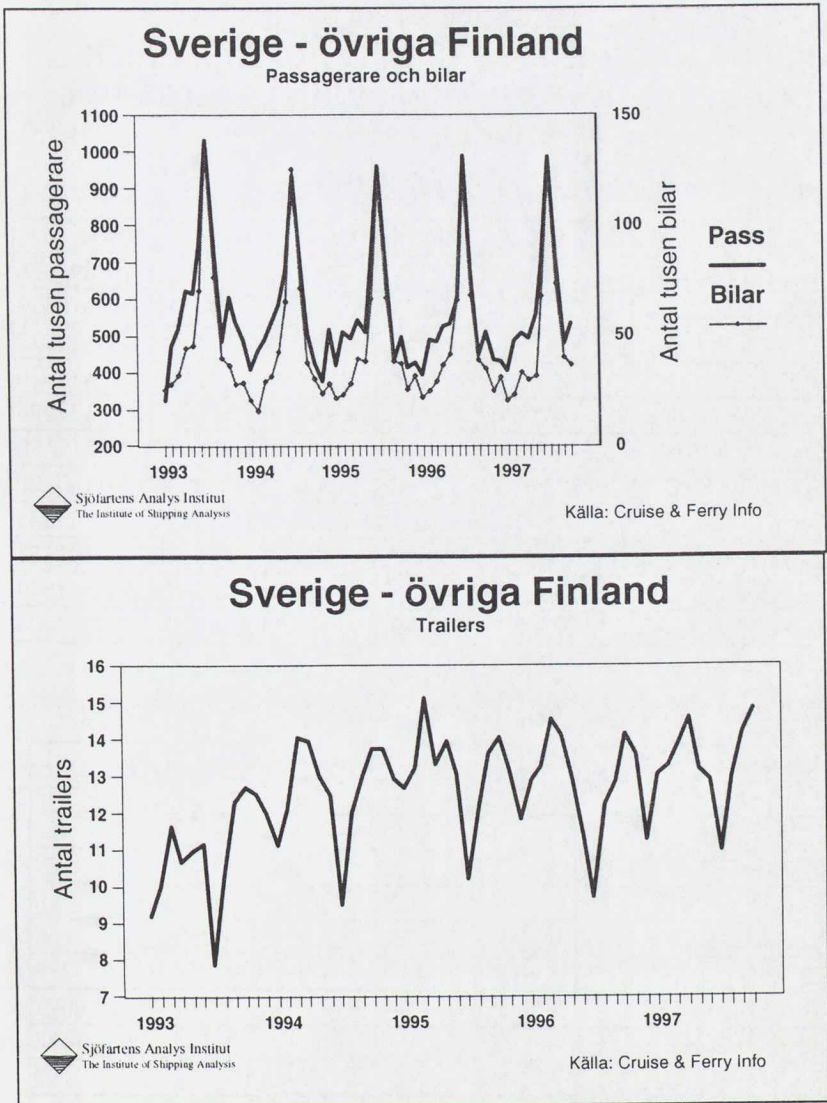


Figure 34 Traffic – range Sweden – other Finland 1993-1997

BILAGA KAPITEL 5: SVENSKA FÄRJEREDERIER - KAPITALSTRUKTUR OCH RESULTAT 1992-1996

Table 28 Turnover 1992-1996 (1000 SEK)

Omsättning (tkr)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link Rederi	243337	307341	369438	415058	395836
Polferries AB	0	0	0	4567	10312
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	29172
SeaCat AB	0	73598	109939	133169	2040
Rederi Allandia	75772	80172	76768	75083	77824
Lion Ferry AB	397191	390761	370474	445697	512580
Scandlines AB	1116300	1221000	1060000	1183600	1183200
SeaWind Line AB	39167	31056	30367	39062	42335
EstLine AB	0	224082	238314	150075	191351
Silja Line AB	353490	392123	490099	507873	521674
Stena Line AB	7979000	9041000	9460000	9436000	9214000

Table 29 Number of employees 1992-1996

Anställda (antal)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	29	159	156	151	153
Polferries AB	0	0	0	17	20
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	89
SeaCat AB	0	62	85	141	0
Rederi Allandia	15	13	23	69	68
Lion Ferry AB	456	407	383	440	373
Stena Line AB	8375	7811	8352	8470	9027
Scandlines AB	1577	1331	1212	1200	1188
SeaWind Line AB	60	59	59	95	99
EstLine AB	0	78	88	101	49
Silja Line AB	1112	1397	1408	1385	1436

Table 30 Total assets 1992-1996 (1000 SEK)

Balansomslutning (tkr)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	659211	678085	753918	605846	556239
Polferries AB	0	0	0	4848	5468
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	9190
SeaCat AB	0	58093	59403	53386	47571
Rederi Allandia	10491	10463	6564	9777	12260
Lion Ferry AB	97003	121916	97464	83595	168415
Stena Line AB	8138000	8896000	9222000	9010000	10003000
Scandlines AB	1442100	748000	762400	832200	1282700
SeaWind Line AB	6185	94766	89731	102719	97226
EstLine AB	0	43931	34794	21890	28093
Silja Line AB	174915	227915	214545	204159	188850

Table 31 Profit margin 1992-1996 (%)

Vinstmarginal (%)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	22,29	24,14	39,46	34,18	33,68
Polferries AB	0	0	0	-28,07	0,46
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0,01
SeaCat AB	0	-13,44	2,56	1,7	-1304,31
Rederi Allandia	1,57	1,72	-11,03	1,51	1,68
Lion Ferry AB	5,11	1,41	-1,46	-16,47	-13,22
Stena Line AB	11	9,63	10,21	6,16	-0,31
Scandlines AB	10,84	22,76	11,1	15,78	14,39
SeaWind Line AB	0,05	22,72	15,19	9,26	8,99
EstLine AB	0	0,04	0,06	0,29	0,21
Silja Line AB	-1,33	-2,53	1,98	1,46	0,41

Table 32 Profit after financial items/income and expenses 1992-1996
(1000 SEK)

Resultat ef. fin.netto tkr	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	14567	11295	114854	14264	105630
Polferries AB	0	0	0	-1596	3
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	3
SeaCat AB	0	-14936	2788	1544	-30447
Rederi Allandia	838	1211	-8661	911	1165
Lion Ferry AB	19686	4708	-6154	-75035	-75231
Stena Line AB	212000	273000	502000	201000	-448000
Scandlines AB	23500	268000	115900	184700	168600
SeaWind Line AB	20	821	-870	-80	2
EstLine AB	0	48	-9	416	306
Silja Line AB	-11328	-14824	7106	6009	40

Table 33 Return on total assets 1992-1996 (%)

Avkastning totalt kapital (%)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link	8,22	10,94	19,33	23,41	23,96
Polferries AB	0,00	0,00	0,00	-31,68	0,87
TT-Line Highspeed	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
SeaCat AB	0,00	-17,03	4,75	4,24	-55,93
Redei Allandia	11,40	13,18	-129,06	11,60	10,66
Lion Ferry AB	20,95	4,53	-5,57	-87,83	-40,26
Stena Line AB	10,78	9,79	10,47	6,45	-0,28
Scandlines AB	8,39	37,16	15,43	22,44	13,27
SeaWind Line AB	0,32	7,44	5,14	3,52	3,91
EstLine AB	0,00	0,20	0,45	2,02	1,44
Silja Line AB	-2,70	-4,36	4,53	3,65	1,14

Table 34 Solvency ratio 1992-1996 (%)

Soliditet (%)	1992	1993	1994	1995	1996
Nordö-Link Rederi AB	21,11	21,68	16,14	16,62	15,47
Polferries AB	0	0	0	3,13	7,44
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0,57
SeaCat AB	0	8,71	11,94	15,34	11,66
Rederi Allandia	40,3	45,77	15,23	14,21	12,68
Lion Ferry AB	8,55	26,74	7,02	2,68	1,05
Stena Line AB	10,81	24,37	30,25	29,37	24,64
Scandlines AB	21,34	54,81	54,72	52,16	33,92
SeaWind Line AB	2,79	16,02	16,22	14,11	14,91
EstLine AB	0	0,18	0,11	1,43	1,85
Silja Line AB	7,04	5,46	0,89	0,96	1,07

Table 35 Number of times interest earned

Räntetäckningsgrad (ggr)	1992	1993	1994	1995	1996
Rederi AB Nordö-Link	1,37	1,18	4,71	1,11	4,81
Polferries AB	0	0	0	-26,52	1,04
TT-Line Highspeed	0	0	0	0	0
SeaCat AB	0	-1,96	83	3,14	-6,93
Rederi Allandia	3,33	8,17	-44,83	5,07	9,15
Lion Ferry AB	31,86	6,76	-7,57	-45,58	-9,14
Stena Line AB	1,32	1,46	2,08	1,53	-0,07
Scandlines AB	1,24	27,9	65,44	88,95	100,24
SeaWind Line AB	0	1,13	0,84	0,98	1
EstLine AB	0	2,09	0,95	16,41	4,09
Silja Line AB	-0,72	-2,04	3,71	5,15	1,02

Kommittédirektiv



Sjöfartens struktur- och kapitalsituation

Dir.
1997:

Beslut vid regeringssammanträde den 15 maj 1997.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall mot bakgrund av den fastlagda närings- och sjöfartspolitikerna närmare utreda den svenska redarinäringens struktur, kapitalförsörjning och allmänna företagsvillkor främst när det gäller små och medelstora rederier.

De svenska färjerederierna påverkas när avvecklingen av taxfreeförsäljningen genomförs inom EU den 1 juli 1999. Utredaren skall, utifrån tillgängliga svenska och utländska bedömningar av effekterna av denna avveckling, närmare värdera behovet av eventuella åtgärder för att trygga den svenska transportförsörjningen och den svenska färjesjöfarten.

Utredaren skall lägga fram förslag till ett samlat handlingsprogram för att utveckla den svenska sjöfarten.

Bakgrund

Delar av de långsiktiga konkurrensförutsättningarna för den svenska handelssjöfarten lades fast av riksdagen i december 1996 i enlighet med regeringens förslag (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Beslutet innebär att staten medverkar till att skapa rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelsflottan. Detta skall ske genom ett aktivt internationellt engagemang och ett mer långsiktigt nationellt ansvar. Regeringen uppmärksammade samtidigt riksdagen på att det dock fortfarande finns olösta frågor som kan kräva statligt

engagemang. Sjöfartspolitiska utredningen lyfte i sitt betänkande *Svensk Sjöfart – Näring för framtiden* (SOU 1995:112) fram två problem som ansågs särskilt väsentliga att utreda. Det ena berörde struktur- och lönsamhetsfrågor för den svenska handelsflottan. Utredningen menade att dessa frågor är viktiga att belysa mer ingående. Det andra problemet är hur bl.a. kapitalförsörjningen skulle kunna förbättras främst för små och medelstora rederier. Utredningen föreslog temporära åtgärder.

Regeringen angav i 1997 års budgetproposition (prop. 1996/97:1) att sjöfartsnäringens struktur- och kapitalförsörjningssituation tillhör den grupp av frågor som bör studeras mer ingående innan staten tar ställning till eventuella åtgärder på detta område. Regeringen påpekade också att rederinäringens struktur, med ett stort antal små rederier och ett fåtal större, även aktualiserar behovet av fortsatta åtgärder från branschens egen sida. För statens del är det samtidigt av intresse att kunna bedöma om de generella näringspolitiska instrumenten kan bidra till att på sikt skapa ökade förutsättningar för förbättrad tillväxt och lönsamhet. Det föreligger, betonade regeringen, även ett behov av att mer ingående kartlägga och värdera hur konkurrensbilden inom EU ser ut när det gäller anskaffning av bl.a. kapital samt hur andra länders stödpolitik på detta område är utformad.

Färjerederierna står inför betydande struktur- och lönsamhetsförändringar som främst beror på EG:s beslut om att avveckla taxfreeförsäljningen. I december 1996 överlämnade Sjöfartsverket en rapport, "TAXFREE – betydelsen för färjor i trafik på svenska hamnar", till regeringen i vilken effekterna av ett slopande av taxfreeförsäljningen från den 1 juli 1999 redovisas.

Enligt rapporten reser årligen nästan 40 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige och ca 1,5 miljoner lastfordon och nästan 400 000 järnvägsvagnar fraktas på färjorna. Enligt rapporten uppstår betydande negativa sysselsättningseffekter och avsevärda förändringar kan komma att äga rum i trafiken till och från Sverige när försäljningen upphör.

Uppdraget

En särskild utredare skall mot bakgrund av den fastställda närings- och sjöfartspolitikerna närmare utreda dels vissa strukturella frågor som berör den svenska handelssjöfartens långsiktiga konkurrenskraft dels trafikförsörjningsfrågor som berör den svenska utrikeshandelns transporter.

1. Utredaren skall kartlägga främst de små och medelstora rederiernas struktur och lönsamhet. Utredaren skall analysera orsakerna till lönsamhetsproblemen och klarlägga problem som berör nyetablering av rederier samt ange vilka åtgärder som kan vara lämpliga att vidta från branschens sida och om behov även kan anses finnas av åtgärder från statens sida. Utredaren skall även utreda om det s.k. partrederisystemet kan utvecklas. Utredaren skall samråda med den nyligen inrättade Småföretagsdelegationen (N 1996:04) och övriga berörda.

2. Utredaren skall vidare kartlägga regler om kapitalförsörjning och statsstöd i bl.a. EU:s medlemsstater och undersöka hur dessa regler och andra allmänna företagsvillkor påverkar den svenska sjöfartens konkurrenskraft samt, om så krävs, föreslå åtgärder förenliga med EG:s statsstödsregler inklusive det s.k. sjunde varvsdirektivet. Utredaren skall beakta av EG-kommissionen antagna riktlinjer för statsstöd till sjöfarten samt samråda med berörda myndigheter och övriga intressenter.

3. Utredaren skall slutligen, utifrån den av Sjöfartsverket överlämnade rapporten och annat tillgängligt underlag, göra en samlad analys av de effekter som avvecklingen av taxfreeförsäljningen skapar för industrin och färjesjöfarten. Det är av särskild vikt att effekterna för exportindustrin kartläggs. Utifrån den samlade analysen skall en värdering göras av om det finns behov av att införa åtgärder för att trygga trafikförsörjningen.

Utredaren skall studera förhållandena i Finland, Danmark och Tyskland och undersöka om dessa länder avser att vidta åtgärder i syfte att mildra effekterna av avvecklingen av taxfreeförsäljningen. Utredaren skall samråda med bl.a. turismnäringen samt med myndigheter och övriga berörda organ.

För uppdraget gäller att utredaren skall lägga fram ett samlat handlingsprogram för att utveckla den svenska sjöfarten. Programmet skall ge nödvändig långsiktighet och uppfylla kravet på rimliga konkurrensvillkor i enlighet med riksdagens beslut och vara finansierat. Utredarens förslag till åtgärdsprogram får inte omfatta skattefrågor. Utredaren är dock oförhindrad att analysera vilka effekter det generella skattesystemet i sin helhet har på sjöfartsnäringen.

Övrigt

Uppdraget skall redovisas senast den 15 juni 1998. För uppdraget så vitt avser punkterna 2 och 3 skall en delredovisning ske senast den 20 januari 1998.

För arbetet gäller regeringens direktiv till kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50), om att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124) samt att redovisa konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet (dir. 1996:49). Utredaren skall också beakta regeringens beslut om systematisk genomgång av företagsregler (N94/ 1214).

(Kommunikationsdepartementet)



Statens offentliga utredningar 1998

Kronologisk förteckning

1. Omstruktureringar och beskattning. Fi.
2. Tänder hela livet
– nytt ersättningssystem för vuxentandvård. S.
3. Välfärdens genusansikte. A.
4. Män passar alltid? Nivå- och organisationspecifika processer med exempel från handeln. A.
5. Vårt liv som kön. Kärlek, ekonomiska resurser och maktdiskurser. A.
6. Ty makten är din ... Myten om det rationella arbetslivet och det jämställda Sverige. A.
7. Översyn av rörelse- och tillsynsregler för kollektiva försäkringar. Fi
8. Alkoholkonsumtion. Marknadsföring av alkoholdrycker och Systembolagets produkturval. S.
9. Integritet – Effektivitet – Skattebrott. Fi.
10. Campus för konst. U.
11. Fristående utbildningar med statlig tillsyn inom olika områden. U.
12. Självdeklaration och kontrolluppgifter – förenklade förfaranden. Fi.
13. Säkrare kemikaliehantering. Fö
14. E-pengar – näringsrättsliga frågor. Fi.
15. Gröna nyckeltal – Indikatorer för ett ekologiskt hållbart samhälle. M.
16. När åsikter blir handling. En kunskapsöversikt om bemötande av personer med funktionshinder. S.
17. Samordning av digital marksänd TV. Ku.
18. En gräns – en myndighet? Fi.
19. IT och regional utveckling.
120 exempel från Sveriges län. K.
20. IT-kommissionens hearing om infrastrukturen för digitala medier. Andrakammarsalen, Riksdagen 1997-10-24. K.
21. Problem med inbäddade system inför 2000-skiftet. Hearing anordnad av IT kommissionen i samverkan med Industriförbundet och Statskontoret 1997-11-14. K.
22. Försäkringsgaranti.
Ett garantisystem för försäkringsersättningar. Fi.
23. Staten och exportfinansieringen. N.
24. Fiskerieradministrationen i ett EU-perspektiv. Översyn av fiskerieradministrationen m.m. Jo.
25. Tre städer. En storstadspolitik för hela landet.
+ 4 st bilagor. S.
26. Från hembränt till Mariakliniken.
– fakta om ungdomar och svartsprit. S.
27. Nya ledningsregler för bankaktiebolag och försäkringsbolag. Fi.
28. Läkemedel i vård och handel. Om en säker, flexibel och samordnad läkemedelsförsörjning. S.
29. 1976 års lag om immunitet och privilegier i vissa fall – en översyn. UD.
30. Utlandsstyrkan. Fö.
31. Det gäller livet. Stöd och vård till barn och ungdomar med psykiska problem. + Bilaga. S.
32. Rättssäkerhet, vårdbehov och samhällsskydd vid psykiatrisk tvångsvård. S.
33. Historia, ekonomi och forskning.
Fem rapporter om idrott. In.
34. Företagare med restarbetsförmåga. S.
35. Förordningar till miljöbalken. + Bilagor. M.
36. Identifiering och identitet i digitala miljöer – Referat från en hearing den 12 november 1997. IT-kommissionens rapport 4/98. K.
37. Den framtida arbetskadeförsäkringen. S.
38. Vad får vi för pengarna? – Resultatstyrning av statsbidrag till vissa organisationer inom det sociala området. S.
39. Det finsk-svenska gränsälvsamarbetet. M.
40. BROTTSOFFER.
Vad har gjorts? Vad bör göras? Ju.
41. Läkemedelsinformation för alla. S.
42. Försvarsmaktsgemensam utbildning för framtida krav. Fö.
43. Hur skall Sverige må bättre?
– första steget mot nationella folkhälsomål. S.
44. En samlad vapenlagstiftning. Ju.
45. Sotning i framtiden. Fö.
46. Om buggning och andra hemliga tvångsmedel. Ju.
47. Bulvaner och annat. Ju.
48. Kontrollerad och ifrågasatt?
– intervjuer med personer med funktionshinder. S.
49. Konsekvenser av att taxifreeförsäljningen avvecklats inom EU. K.

Statens offentliga utredningar 1998

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

BROTTSOFFER.

Vad har gjorts? Vad bör göras? [40]

En samlad vapenlagstiftning. [44]

Om buggning och andra hemliga tvångsmedel. [46]

Bulvaner och annat. [47]

Utrikesdepartementet

1976 års lag om immunitet och privilegier i vissa fall

– en översyn. [29]

Försvarsdepartementet

Säkrare kemikaliehantering. [13]

Utlandsstyrkan. [30]

Försvarsmaktsgemensam utbildning för framtida krav. [42]

Sotning i framtiden. [45]

Socialdepartementet

Tänder hela livet

– nytt ersättningssystem för vuxentandvård. [2]

Alkoholreklam. Marknadsföring av alkoholdrycker och Systembolagets produkturval. [8]

När åsikter blir handling. En kunskapsöversikt om

bemötande av personer med funktionshinder. [16]

Tre städer. En storstadspolitik för hela landet.

+ 4 st bilagor. [25]

Från hembränt till Mariakliniken.

– fakta om ungdomar och svartsprit. [26]

Läkemedel i vård och handel. Om en säker, flexibel

och samordnad läkemedelsförsörjning. [28]

Det gäller livet. Stöd och vård till barn och

ungdomar med psykiska problem. + Bilaga. [31]

Rättssäkerhet, vårdbehov och samhällsskydd vid psykiatrisk tvångsvård. [32]

Företagare med restarbetsförmåga. [34]

Den framtida arbetsskadeförsäkringen. [37]

Vad får vi för pengarna? – Resultatstyrning av

statsbidrag till vissa organisationer inom det sociala området. [38]

Läkemedelsinformation för alla. [41]

Hur skall Sverige må bättre?

– första steget mot nationella folkhälsomål. [43]

Kontrollerad och ifrågasatt?

– intervjuer med personer med funktionshinder. [48]

Kommunikationsdepartementet

IT och regional utveckling.

120 exempel från Sveriges lin. [19]

IT-kommisionens hearing om infrastrukturen

för digitala medier. Andrakammarsalen,

Riksdagen 1997-10-24. [20]

Problem med inbyggda system inför 2000-skiftet.

Hearing anordnad av IT kommissionen i

samverkan med Industriförbundet och Statskontoret

1997-11-14. [21]

Identifiering och identitet i digitala miljöer.

– Referat från en hearing den 12 november 1997.

IT-kommisionens rapport 498. [36]

Konsekvenser av att taxfreeörsäljningen avvecklas inom EU. [49]

Finansdepartementet

Omstruktureringar och beskattning. [1]

Översyn av rörelse- och tillsynsregler för kollektiva försäkringar. [7]

Integritet – Effektivitet – Skattebrott. [9]

Självdeklaration och kontrolluppgifter

– förenklade förfaranden. [11]

E-pengar – näringsrättsliga frågor. [14]

En gräns – en myndighet? [18]

Försäkringsgaranti.

Ett garantisystem för försäkningsersättningar. [22]

Nya ledningsregler för bankkreditbolag och

försäkringsbolag. [27]

Utbildningsdepartementet

Campus för konst [10]

Fristående utbildningar med statlig tillsyn

inom olika områden. [11]

Jordbruksdepartementet

Fiskeriadministrationen i ett EU-perspektiv.

Översyn av fiskeriadministrationen m.m. [24]

Arbetsmarknadsdepartementet

Välfärdens genusansikte. [3]

Män passar alltid? Nivå- och organisationspecifika processer med exempel från handeln. [4]

Vårt liv som kön. Kärlek, ekonomiska resurser och maktdiskurser. [5]

Ty makten är din ... Myten om det rationella arbetslivet och det jämställda Sverige. [6]

Kulturdepartementet

Samordning av digital marknads TV. [17]

Statens offentliga utredningar 1998

Systematisk förteckning

Närings- och handelsdepartementet

Staten och exportfinansieringen. [23]

Inrikesdepartementet

Historia, ekonomi och forskning.

Fem rapporter om idrott. In. [33]

Miljödepartementet

Gröna nyckeltal – Indikatorer för ett ekologiskt hållbart samhälle. [15]

Förordningar till miljöbalken. + Bilagor. [35]

Det finsk-svenska gränsövssamarbetet. [39]

FRITZES
OFFENTLIGA
PUBLIKATIONER

POSTADRESS 106 47 STOCKHOLM
FAX 08-690 91 91 TELEFON 08-690 91 90
E-POST fritzes.order@liber.se
INTERNET www.fritzes.se

ISBN 91-38-20901-2
ISSN 0375-250X