

Motion

1981/82:2561

Sonja Rembo och Siri Häggmark

Vissa sjöfartsfrågor (prop. 1981/82:217)

För ett litet exportberoende land, geografiskt skilt från sina stora handelspartners, är det nödvändigt att ha en konkurrenskraftig handelsflotta som kan medverka till ett effektivt och lönsamt transportarbete. För gods-transporter till och från utlandet är Sverige praktiskt taget helt beroende av sjötransporter. Svensk medverkan inom den internationella sjöfarten har otvivelaktigt medfört direkta fördelar för svensk handel och det svenska kostnadsläget. Enbart bortfallet av direkt transocean linjetrafik på svensk hamn uppskattas innebära en merkostnad för samhället i storleksordningen 550 milj. kr. per år räknat i 1979 års penningvärde.

Även för inrikestransporterna längs vår långa kust erbjuder sjöfarten i stor utsträckning den enda transportmöjligheten. Hälften av inrikestransporterna sker med fartyg. Det torde inte vara realistiskt att tänka sig ett överförande av dessa mycket stora godsmängder till landtransporter.

Mot denna bakgrund är den nedgång av den svenska handelsflottan som ägt rum under 1970-talet och de första åren av 1980-talet mycket betänklig. Det är en nödvändig uppgift att snarast återställa handelsflottans konkurrenskraft.

Föredragande statsrådet framhåller i propositionen sin bestämda uppfattning att ensidiga statliga bidrag till branschen inte långsiktigt gagnar dess internationella konkurrenskraft. Ansvaret för att branschen återfår sin konkurrenskraft beror i första hand på företagen inom branschen och dess anställda. En nödvändig förutsättning därvid är att parterna anpassar kostnadsläget till en sådan nivå att svenskt tonnage återigen blir konkurrenskraftigt. Statliga ekonomiska åtgärder kan vara motiverade endast under förutsättning att parterna också själva medverkar till en anpassning av kostnadsnivån.

Vi ansluter oss till detta synsätt.

Härutöver är det dock möjligt att genom förändringar av det statliga regelsystemet och andra åtgärder undanröja faktorer som inverkar negativt på den svenska handelsflottans konkurrensmöjligheter.

Sjöfarten arbetar i en utpräglad internationell miljö och det är nödvändigt att svenska rederier vid fartygsanskaffning i Sverige inte medges sämre villkor än utländska redare som köper svenskt andrahandstonnage eller tonnage från svenskt varv.

Svenska köpare bör därför tillförsäkras samma fördelaktiga ränta som tillkommer utländsk köpare vid köp av fartyg som byggts med s. k. beställarstöd vid svenskt varv.

I det nuvarande konjunkturläget och med hänsyn till prisutvecklingen på nybyggt tonnage bör åtgärder vidtas för att underlätta för de svenska rederierna att utöka sin fartygsflotta med andrahandstonnage. Detta är väsentligt inte minst för mindre, nystartade rederier.

Finansieringsvillkoren vid inköp av andrahandstonnage är i dag ofördelaktiga i jämförelse med de villkor som gäller vid beställning av nybyggnation vid svenskt varv. För att möjliggöra en snabb och ekonomiskt bärkraftig uppbyggnad av sjöfartsnäringen är det angeläget att finansieringsfrågorna får en tillfredsställande lösning. Statliga kreditgarantier med förmånlig ränta bör därför kunna utgå också vid inköp av andrahandstonnage.

De moderna svenskbyggda fartyg som nu finns under svensk flagg har i allmänhet byggts med olika former av statliga stöd. Dessa fartyg är byggda enligt svenska normer och tillgodoser fullt ut de mycket höga svenska kraven på säkerhet och bekvämlighet. Det är angeläget att detta tonnage i största möjliga utsträckning förblir under svensk flagg.

Av denna anledning är det också angeläget att räntesubventioner genom AB Svensk Exportkredit inte utgår vid försäljning av svenskt andrahandstonnage till utlandet utom i de fall då svensk köpare inte stått att finna.

Vid köp av andrahandstonnage från utlandet uppkommer ofta merkostnader för en svensk köpare på grund av anpassning till de tekniska särbestämmelser som gäller för fartyg under svensk flagg och som inte är internationellt vedertagna. Dessa särbestämmelser kan i och för sig vara väl motiverade och önskvärda men medför merkostnader för svensk sjöfart. Som framgår av närsjöfartsutredningen är det dock oklart i vilken utsträckning sådana särbestämmelser tillämpas.

Det är nödvändigt att svensk sjöfarts möjligheter att konkurrera inte försvåras av svenska särbestämmelser på olika områden. En anpassning av de lagar och förordningar som reglerar svensk sjöfart till de förhållanden som råder i de stora västerländska sjöfartsnationerna bör därför ske.

Av samma skäl är det angeläget att Sverige inte anpassar sin lagstiftning till internationella rekommendationer och konventionsbestämmelser i snabbare takt än vad som sker i våra konkurrentländer.

Samma förhållande bör gälla i fråga om skeppsmättningsregler. Också dessa bör fastställas och tillämpas i harmoni med vår omvärld.

Vi föreslår att de möjligheter som finns att förbättra den svenska handelsflottans konkurrenskraft genom undanröjande av svenska tekniska särbestämmelser eller ensidig svensk tillämpning av internationella regler snarast utreds.

Partrederierna med en eller flera seglande delägare står för de huvudsakliga nytillskotten inom den svenska sjöfartsbranschen. Det är angeläget att tillkomsten av partrederier främjas och att verksamheten underlättas.

Av denna anledning är det därför angeläget att nuvarande bestämmelser i kommunalskattelagen att underskott i en förvärvskälla som är belägen i

en kommun vid den kommunala taxeringen inte får dras av från inkomst av förvärvskälla som är belägen i annan kommun ändras. Rederirörelse i form av partrederi skall alltid anses sakna fast driftställe i kommunalskattelagens mening. Det förslag om bl. a. begränsning av rätten att göra underskottsavdrag i beskattningen som nyligen presenterats riksdagen medför betydande nackdelar för inte minst partrederierna. Förslaget kan medföra en kraftig begränsning av möjligheterna att finansiera och driva sådan verksamhet i framtiden. Det är därför nödvändigt att rätten till underskottsavdrag bibehålls oförändrad för partrederiverksamhet.

Det är angeläget att ungdom kan erbjudas sjömansutbildning. Detta är nödvändigt såväl ur sysselsättningssynpunkt som med hänsyn till handelsflottans behov att trygga nyrekryteringen. Inte minst behöver nyrekryteringen av befäl tryggas.

Därför bör det nuvarande kravet på uppnådd behörighet för att erhålla statligt stöd till praktikplatser slopas. Stödet bör också utvidgas så att det utgår till befälsassistenter.

Trots betydande kostnadsnackdelar har den svenska handelsflottan tekniskt lyckats hävda sig. Svenska rederier har i många avseenden varit föregångare i fråga om utveckling av nya fartygstyper och nya tillämpningsområden. För att fortsättningsvis kunna hävda sig i den internationella konkurrensen är det nödvändigt att den tekniska utvecklingen drivs vidare med kraft. Lönsamhetsutvecklingen inom den svenska rederibranschen medför uppenbara risker för att det tekniska utvecklingsarbetet avstannar. Det är därför nödvändigt att sådana åtgärder vidtas från statsmakternas sida att en gynnsam teknisk utveckling gagnas.

Regeringen bör därför få i uppdrag att framlägga förslag till åtgärder i syfte att stimulera en ökad satsning på sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk forskning och utveckling.

Vi hemställer

1. att riksdagen beslutar att svensk köpare av fartyg som byggts med beställarstöd vid svenskt varv belastas med högst samma ränta som en utländsk köpare,
2. att riksdagen beslutar att räntesubventioner genom AB Svensk Exportkredit vid försäljning av andrahandstonnage till utlandet endast utgår i de fall svensk köpare inte stått att finna,
3. att riksdagen beslutar att finansieringsvillkoren vid nyanskaffning av såväl nybyggt tonnage som andrahandstonnage utformas i enlighet med motionens intentioner,
4. att riksdagen beslutar att hemställa hos regeringen att snarast låta utreda i vilken utsträckning svenska tekniska särbestämmelser eller ensidig svensk tillämpning av internationella regler föreligger och hur dessa hinder skall kunna undanröjas,
5. att riksdagen beslutar att rederirörelse i form av partrederi alltid

skall anses sakna fast driftställe i kommunalskattelagens mening,

6. att riksdagen beslutar att rätten för partredare att även fortsättningsvis göra underskottsavdrag vid beskattningen behålls oförändrad,
7. att riksdagen beslutar att kravet på uppnådd behörighet för att erhålla statligt stöd till praktikplatser inom sjöfarten slopas,
8. att riksdagen beslutar att stödet till praktikplatser utvidgas till att omfatta befälsassistenter,
9. att riksdagen beslutar att hemställa hos regeringen om förslag till åtgärder i syfte att stimulera en ökad satsning på sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk forskning och utveckling.

Stockholm den 14 maj 1982

SONJA REMBO (m)

SIRI HÄGGMARK (m)

