

Motion till riksdagen 2005/06:T426

av **Gunnar Andrén och Erling Bager (fp)**

Konkurrenskraften inom sjöfartsnäringen

Motionen delad mellan flera utskott

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införandet av tonnageskatt under innevarande beskattningsår, med verkan från den 1 januari 2005.¹
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om sjöfartsregistrets struktur.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om rekryteringsfrämjande åtgärder inom sjöfarten.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kvardröjande särregler inom sjölagstiftningen.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om Godstransportdelegationens förslag.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ansvaret för bunkerolja.

¹ Yrkande 2 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

2 Motivering

Sverige har varit, är och skall vara en viktig och stor sjöfarar- och sjöfartsnation.

Sverige har stolta traditioner att förvalta och goda möjligheter att utveckla hela näringen till fromma för invånarna i vårt land.

Återskapandet av Ostindiefararen "Götheborg" – som anträdde sin första långresa den 2 oktober 2005 med etappmål i Cadiz och slutmål i Shanghai – är en viktig symbol som knyter samman historien med framtiden.

Tillkomsten av briggen Tre Kronor af Stockholm – sjösatt så sent som i september 2005 vid Skeppsholmen i Stockholm och seglingsklar 2006–2007 är ett annat exempel på intresset för att visa vilken betydelse sjöfarten haft genom seklerna för svenskt näringsliv och välfärd.

Därtill kommer att regelskeppet Vasa är och förbli en enastående turistattraktion efter sina 333 år (1628–1961) på botten av Stockholms ström. Svensk sjöfart är något att vara stolt över, på all världens hav.

Vår litenhet – såvitt avser befolkningen – till trots har Sverige under lång tid förknippats med stor kunnighet i rederibranschen. Det gäller kända rederier världen runt, det gäller yrkeskunskap, skeppsbyggnadsteknik, marknadsekonomi och numera också i synnerlig grad näringens miljöansvar.

Under innevarande och förra seklet har en starkt bidragande orsak till vårt lands framgångar på världens hav varit inte minst de fackliga organisationernas ansvarsfulla agerande inom sjöfartsnäringen.

Genom framsynt arbete för sjösäkerhet och kompetensinriktad bemanningspolitik har svenska sjömän och deras fackliga organisationer lagt en grund, inte bara för tillit mellan rederier och de fackliga organisationerna, utan framför allt i anspråkstagandet av ny teknik.

Teknikutvecklingen har både skapat ökad säkerhet på haven och för de ombordanställda men har också nödvändiggjort anpassning av antalet befäl och andra sjömän i deras yrkes- och ansvarsuppgifter.

Sedan den 1 oktober 2001 – datumet är inte valt av en ren tillfällighet – fram till hösten 2005 har drygt 80 fartyg fått svensk flagg medan ett antal äldre fartyg lämnat det svenska fartygsregistret.

De drygt 100 rederier som tillhör Sveriges Redareförening hade den 1 juli 2004 hela 585 fartyg i kommersiell drift, omfattande drygt 11 miljoner ton dödvikt.

Det finns all anledning att tro att införandet av nettomodellen från den 1 oktober 2001 har nära samband med den gynnsamma utvecklingen för svensk sjöfart. Genom denna reform anpassade Sverige sina villkor på bemanningsområdet till en EU-nivå som stärkte den svenskflaggade flottans konkurrenskraft.

Riksdagens skatteutskott uttalade sig 2003/04 för att regeringen skall utreda formerna för införande av tonnageskatt – det skall ingalunda döljas att det skedde efter flera års opinionsarbete från liberalt håll där framför allt regeringspartiet och dess så kallade stödpartier sökt göra ideologiskt motstånd.

Fel! Okänt namn på

Tonnageskatten är det skattealternativ vid beskattningen av rederiers vinster som redan införts i huvuddelen av de 15 EU-länder som blev 25 den 1 maj 2004.

Först var Grekland med sina speciella traditioner på ägarområdet inom sjöfartsnäringen, därpå Nederländerna (1996), Tyskland (1999), Storbritannien (2000), Danmark, Spanien, Irland och Finland (2002), Frankrike (2003) samt Belgien och Italien (2004).

Norge, som inte är EU-medlem men väl en stor sjöfartsnation, införde motsvarande regler redan 1999 och Portugal har i praktiken samma beskattningsregler sedan länge genom sitt internationella fartygsregister lokaliserat till Madeira.

Regeringen beslöt den 25 november 2004 (dir. 2004:165) att tillsätta en utredning enligt riksdagens begäran. Senare utsågs förre överdirektören i Tullverket Göran Ekström, numera t.f. landshövding i Södermanland, till särskild utredare. Utredningen skall enligt regeringens direktiv vara färdig före utgången av november 2005.

Det är mycket viktigt att tonnageskatten införs skyndsamt. Genom att tidsramen för utredningsuppdraget satts till före den 1 december 2005 kan lagen införas under 2005 och därmed verka redan under innevarande beskattningsår, alltså från den 1 januari 2005.

Under alla omständigheter bör den träda i kraft senast den 1 januari 2006.

Låt oss närmare gå in på motiven för varför tonnageskattealternativet är så viktigt för sjöfartsnäringen, för Sverige och dess rederier, för svenska sjömän och de olika fackliga sjöfolksförbunden.

1. Arbetstillfällena

Sjöfartsnäringen går bra nu. En försvagad konkurrenssituation riskerar verksamhetsflytt från Sverige därför att alla konkurrenter redan har tonnageskatt eller motsvarande. Sverige får inte tappa tempo och riskera arbetstillfällena. Många försäljningar av äldre tonnage har gjorts under 2005 för att bereda plats för nytt tonnage. En omfattande förnyring av handelsflottan sker för närvarande.

Svenska ombordanställda går på viss tomgång i avvaktan på de nya fartygen. Ett senarelagd tonnageskattesystem innebär risk för personalavvecklingar. Ju snabbare nya arbetstillfällena inom sjöfarten och dess kluster – som totalt omfattar ca 200 000 personer – kan skapas, desto större är möjligheterna att både bibehålla och öka sysselsättningen inom branschen.

De stora investeringar som redan gjorts av svenska rederier i nya fartyg gör att spelreglerna bör vara klara i god tid (2005) för att planera/räkna på svensk flagg på fartyg som levereras.

2. Konkurrensneutralitet

Efter lång tid – i praktiken flera decennier – med dålig lönsamhet för rederierna har de senaste två åren varit generellt sett lyckosamma för de flesta rederier. Det gäller även svenska rederier.

Fel! Okänt namn på

Här bör man erinra sig att det är i goda tider som åtgärder för mindre goda skall vidtas. Väntan leder ofta till obehövlig smärtsamhet.

De goda åren för rederierna har använts till att dels bygga upp företagens disponibla kapital, dels till försäljning av äldre tonnage och betydande investeringar i nytt. Effekten är en betydande men tillfällig skatteexponering för ett flertal svenska rederier redan 2005.

Ett fördröjt införande av tonnageskatten riskerar därför att bli lite av ett tomt slag i luften eftersom utgångspunkten är att internationellt verkande rederier bara kan drivas med konkurrensneutrala skattevillkor. Ur konkurrenshänseende är det för svenska rederier viktigt att komma in i tonnageskattesystemet redan under innevarande år, 2005, eftersom de konkurrenterna, som framgår ovan, sedan flera år har en annan skattesituation.

Konkurrenssituationen är redan negativt förskjuten. Försprånget tar lång tid att hämta in.

Av konkurrensskäl, som har bäring på både sysselsättning och investeringar, måste därför beslut om införande av tonnageskatt ske omgående. Väntan blir dyr sett från såväl samhällsekonomiska som företagsmässiga utgångspunkter.

3. Moderniseringen av den svenska handelsflottan

Genom den stora efterfrågan på tonnage världen runt, råder i dag en bra marknad för att avyttra äldre tonnage. Det är mer av säljarnas än köparnas marknad.

När äldre tonnage säljs löses beskattningsmässigt gjorda överavskrivningar upp – och utsätts för beskattning om de inte behövs för förlusttäckning och om nyanskaffat tonnage inte kan tas in i böckerna under samma räkenskapsår.

Årsskiftesproblematiken gör att om man t.ex. har räkenskapsår ekvivalent med kalenderår kan följande problem uppstå för svenska rederier, en situation som länder med tonnagebeskattning kan undvika: En försäljning den 31 december gör det för sent att investera dagen efter, den 1 januari. Det blir reavinstskatt om inte investeringen görs samma räkenskapsår.

Av marknadsskäl är tidsramen för avyttring av enkelskrovt tanktonnage på grund av dubbelskrovsförordningen som följer av IMO:s utfasningsregler begränsad.

Konsekvensen – som inte bara är företagsekonomisk utan även miljö- och samhällsekonomisk – av ett senareläggande av införandet av tonnageskatt än från 2005 medför risk för senarelagda försäljningar för att slippa lösa upp överavskrivningar.

Det innebär, mycket krasst, att senarelagt införande av tonnageskatt medför risk för skattedrivna och kommersiellt suboptimala investeringar beroende på att det svenska överavskrivningssystemet kan få sådana effekter i den kapitalintensiva bransch som rederinäringen utgör.

Moderniseringen av den svenska handelsflottan fördröjs. Det är ingen be-tjänt av.

4. Kapitalanskaffning underlättas

Kontraktsvärdet för svenska rederiers beställningar är i dag (2005) 18,6 miljarder kronor. Om tonnageskatt införs redan från beskattningsåret 2005 ger det bättre förutsättningar för kapitalanskaffning – och därmed ytterligare modernisering av den svenska handelsflottan – eftersom företagets soliditet ökar.

5. Nej till subventioner

En huvudlinje i svensk sjöfartspolitik har under många år varit att undvika nationella subventioner. Det vore blåögt att blunda för att sådana förekommer i andra länder, främst på skeppsbyggnadsområdet.

För att slippa konkurrera på sådana villkor måste den svenska handelsflottan hålla internationell toppklass, både vad gäller fartyg, bemanning och organisation.

En klok politik från såväl redare som fackliga sjömansorganisationer har gjort detta möjligt. Svenska fartyg finns på all världens hav trots Sveriges befolkningsmässiga litenhet.

Också på hamnområdet finns skäl att uppmärksamma just snedvridande subventioners effekt. Konkurrensen mellan de stora internationella hamnarna är i dag mycket stor, tekniskt, ekonomiskt och kanske allra mest på säkerhetsidan.

Att få status som godkänd hamn för direktleverans till USA av US Customs är mycket viktigt.

Göteborgs hamn har som enda hamn i Norden lyckats vinna denna konkurrensfördel. Det är ett både nationellt och nordiskt intresse att Göteborgs hamn kan utvecklas under denna nya förutsättning som kan komma att möjliggöra mycket viktiga och omfattande transporter till Sverige i framtiden, inte minst från hamnar och länder på andra sidan Östersjön, vilka i växande grad kan komma att behöva snabba transporter över Atlanten.

Men hur skall svensk konkurrenskraft på världshaven kunna upprätthållas?

Här behövs en anpassning av villkoren, både till villkor som gäller inom EU:s ram och inom redarvärlden och på bemanningsområdet. För att kunna ta ytterligare steg behöver den svenska sjöfartspolitikern ständigt ses över och ändras så att svenska rederier och sjömän inte hamnar i ett sämre läge än utländska motsvarigheter, detta utöver införandet av tonnageskatt som alternativ till vanlig vinstbeskattning.

Det är viktigt att erinra sig att skatter bara är en del av sjöfartspolitikern. Det handlar i lika hög utsträckning om leveranssäkerhet, tillförlitlighet, miljöhänsyn och sjösäkerhet. På alla dessa områden är svenska rederier väl rustade att möta framtiden.

Svenska rederier har i dag i beställning nära 60 nya fartyg. Värdet på dessa beställningar uppgår som ovan sagts till nära 19 miljarder kronor. Om dessa – och fler fartyg – kan få svensk flagg, skulle det medföra en avsevärd och angelägen förnyring och tillväxt av den svenska handelsflottan. Nedsmutningen av hav, luft och kuster är oacceptabel. Av miljöskäl är alltså en kon-

Fel! Okänt namn på

kurrenskraftig svensk handelsflotta, byggd på goda förutsättningar för svenska rederier och ombordanställda, en mycket god investering.

Vikten av att endast sjöfart med kvalitetsbesättningar skall förekomma i våra farvatten kan inte nog understrykas. Från näringspolitiska utgångspunkter innebär en stor svensk handelsflotta större inflytande i internationella fora.

Med ökad andel svenskflaggat tonnage ökar dessutom inflytandet över fartygen genom att flaggstaten Sverige tydligt övervakar och kontrollerar. Med mer tonnage under svensk flagg blir Sveriges röst starkare i EU och IMO, den internationella maritima organisationen.

I dag går 90 procent av Sveriges utrikeshandel över havet. Kompetens behöver säkerställas så att landet kan handskas med sjötransportapparaten. Det stora flertalet människor med sådan kompetens får sin grundutbildning ombord på fartygen och, inte att förglömma, till lands på rederikontoren.

Rederibranschen har så sent som under 2005 gått in med 100 miljoner kronor i ett miljardpaket för att främja forskning och utbildning på sjöfartsområdet i ett samarbete mellan Chalmers tekniska högskola och Handelshögskolan i Göteborg.

Handelsflottan och dess personal utgör dessutom underlag för den maritima transporttekniska utvecklingen, för skeppsbyggnadsforskningen och för transportekonomiska utbildningar. Mot denna bakgrund är det viktigt att Sverige har en framsynt rederi- och sjöfartspolitik, anpassad inte minst till villkoren i övriga EU-länder.

Här finns skäl att vara oroad, eller åtminstone förundrad, över den ringa vikt som regeringen synes lägga vid rederinäringen med det möjliga mycket större skatteunderlag som fler svenskflaggade fartyg skulle kunna innebära. Villkoren för att flagga in kvalitetstonnage till svenska register, alltså under svensk flagg, behöver förenklas.

Här måste därför ett antal förändringar av både lagteknisk och annan natur som är behövliga för att säkerställa den svenska sjöfartens internationella konkurrenskraft genomföras, detta utöver det angelägna införandet av tonnage-skatt.

1. Sjöfartsregistrets struktur

Det svenska sjöfartsregistret tvingas, trots tillmötesgående personal, arbeta efter ålderdomliga regler, ej anpassade till sjöfartens internationella struktur.

Så till synes enkla saker som öppethållande, inskrivningstidpunkt, flexibilitet i dokumenthantering etc. behöver ses över och anpassas till dagens moderna verklighet. I denna spelar tiden en viktig roll. Även om ju denna aldrig i fysiskt avseende stått stilla tidigare, är det ständiga öppethållandet, 24-timmarsregistret, en målsättning som måste bli verklighet.

I den mån det är en lagteknisk fråga att ta bort hinder för en rationell hantering byggd på modern administrationsteknik och ständigt öppethållande, bör aktuella lagrum skrivas om.

En expertutredning, med företrädare både för rederinäringen och för sjöfartens fackliga organisationer, bör snarast få i uppdrag att se över dessa frå-

gor så att Sverige som sjöfartsnation också på det lagtekniska området ligger väl framme i strävan att kunna tillgodose behoven att stödja svensk sjöfart.

2. Rekryteringsfrämjande åtgärder

Likt alla framtidsbranscher behöver också den maritima miljön rekryteringsfrämjande åtgärder.

Sjöfartsnäringen själv har givetvis huvudansvaret för detta i samverkan med sjöfartsskolorna. Branschens egen satsning på forskning och utbildning är ett bra exempel på vad detta ansvar innebär. Handelsflottans Kultur- och Fritidsråd spelar också en viktig roll för trivseln och samhörigheten bland svenska sjömän, ofta stationerade långt hemifrån och ständigt på resa.

Det är inte svårt att föreställa sig vikten av att långt hemifrån känna sig välkommen hem, ja, mer än så, välkommen i en stor gemenskap trots stort geografiskt avstånd från hemlandet.

HKF:s framtid har – än en gång – nyligen utretts. Även om de tekniska förutsättningarna för kontakter med familj och vänner hemma förbättrats radikalt under senare år genom telekommunikationer, Internet, TV-kanaler, radiosändningar, tidningar, hamnaktiviteter och annat, utgör HKF:s existens en styrka av icke obetydlig vikt.

Det som kan synas vara en nästan onödig och förlegad företeelse i en värld full av nya kontaktmöjligheter kan i annat avseende – på sitt sätt likt sjömanskyrkorna runtom i världen – vara den kontaktpunkt som är avgörande för trivseln i yrket trots de långa avstånden hem.

HKF i sin nuvarande organisationsform fungerar väl. Mot den bakgrunden förefaller det onödigt, petigt och oförståndigt att välja att inordna organisationen under Sjöfartsverkets paraply. Detta verks kompetens på just det området, är också – för att inte överdriva – en smula begränsad, inte minst för att verket som sig bör är en myndighet och inte en inspirationskälla för ombordanställda.

3. Kvardröjande särregler

Fortfarande figurerar svenska särregler när Sjöfartsverket ger ut författningar.

Nu har verket till och med utmärkt särreglerna så att det i författningarna och förslagen till författningar står att läsa:

” ... att internationellt gäller, men för svenska fartyg gäller dessutom ...”

Detta främjar självfallet inte svensk sjöfart, särskilt inte valet av svensk flagg när det gäller nybyggda fartyg.

Sjöfartsverket har dock på senare tid framfört att det avser avskaffa svenska tekniska särregler beträffande internationella konventioners tillämpning på svenska fartyg. Verket bör dock gå längre och istället införa konventionerna som de lyder exakt i svensk lagtext. Först då blir bestämmelserna konkurrensneutrala.

Inte minst behörighetsförordningen borde anpassas till den internationella konventionen, STCW. De svenska särreglerna på behörighetsområdet försvårar för svenska ungdomar att få ut sina behörigheter samt försvårar för

Fel! Okänt namn på

svenska rederier att operera i fjärran farvatten till följd av otidsenliga bemaningsregler.

De svenska befälsbehörigheterna innefattar dessutom svenska särregler som saknar motsvarighet i den internationella STCW-konventionen. Enligt det avvikande svenska regelverket delas behörigheterna in i olika fartområden, inre fart, närfart, Europafart och oceanfart. Det orsakar stora problem när fartyg måste byta befäl ombord beroende på att hon går från ett fartområde till ett annat med högre krav, krav som den internationella konventionen saknar.

Detta kan också, för att ta ett konkret exempel, inträffa för fartyg i kustfart när hon passerar en viss gräns. Är det möjligen som så att bestämmelserna är tillkomna utan att de faktiska verkningarna beaktats? Varför skulle det annars vara nödvändigt att skicka ned en befälhavare till ett fartyg i kustfart endast för att den aktuella kusten ligger längre bort från Sverige än sådan kust som finns i Europa eller Nordafrika? Och vad är det som säger att det skulle behövas högre behörighet för att navigera i lugna vatten längs Afrikas kuster än i ett av världens mest trafikerade farvatten, nämligen Öresund?

Det är inte så att det är svårare att navigera ett fartyg ju längre bort från Sverige ett fartyg kommer.

Dessvärre blir rederiernas lösning på problemet att de avstår från annars lönsamma fraktuppsdrag, till men för företaget och även Sverige.

Det naturliga är att fartområdet Europafart kompletteras med tillägget ”internationell kustfart” så att svenska fartyg kan konkurrera på lika villkor längs alla jordens kuster.

4. Godstransportdelegationens förslag

Regeringen har tidigare aviserat att den avser komma med trafikpolitiska förslag till riksdagen baserade på GTD-utredningen 2002, Godstrafikdelegationen 2002. Fram till den 15 oktober 2004 pågick den remissrunda som regeringen beslutat om. I avvaktan på vad de sakkunniga har att anföra, bör riksdagen ej träffa några särskilda beslut, men det finns anledning att under innevarande riksdag fullfölja huvudlinjerna i Godstransportdelegationens förslag vad avser sjöfarten.

Detta gäller inte minst den försenade transportpolitiska proposition som regeringen nu aviserat till november 2005.

5. Ansvaret för bunkerolja

Miljöfrågorna blir allt viktigare i internationell sjöfart. Branschens ansvar för att fartygen drivs så miljövänligt som möjligt är stort. På ett område behöver emellertid framför allt länderna gemensamt ta ansvar för vem som skall ta ansvar för att fartygens bunkerolja håller acceptabel svavelnivå.

Nuvarande förhållanden är, kort sagt, inte bra.

Svensk sjöfart vill gärna medverka till en förbättring men det är givetvis i hård internationell konkurrens omöjligt att bortse från att andra länder söker lämpa över kostnaden för lägre svavelnivåer på andra.

I dag använder rederier den olja som oljeleverantörer och ytterst raffinaderier tillhandahåller. På detta sätt kan fartyg ibland sägas bli flytande destrukt-

Fel! Okänt namn på

ionsanläggningar för en restprodukt, innehållande oförsvarligt hög svavelhalt, som raffinaderierna annars själva måste ta hand om till höga kostnader eftersom ingen marknad troligtvis står att finna för denna högsvavliga olja.

De frågor som måste ställas är: Skall sjöfarten, rederierna, svara för svavelreningen eller är det raffinaderierna? Vem skall betala den kostnad som reningen innebär?

I dag lämpas ansvaret över på svensk och annan sjöfart. Detta är i sin helhet inte en branschfråga utan en politisk fråga, såväl industripolitisk som klimatpolitisk.

Frågan behöver lösas internationellt. Sjöfartsnäringen vill i längden inte förknippas med en miljöförstöring som branschen i grunden är motståndare till. Branschen vill i stället erbjuda alternativa billiga och effektiva transporter över haven på ett miljövänligt sätt.

Mot denna bakgrund efterlyser vi ett kraftfullt ökat intresse och engagemang från den svenska regeringen för en framtidsinriktad svensk sjöfartspolitik.

Stockholm den 3 oktober 2005

Gunnar Andrén (fp)

Erling Bager (fp)