

Motion

1981/82: 2564

Rolf Clarkson m. fl.

Vissa sjöfartsfrågor (prop. 1981/82:217)

De senaste årens utveckling för svensk sjöfartsnäring har varit oroväckande negativ. Den privatägda handelsflottan har tonnagemässigt minskat med 68 % sedan 1976, och antalet ombordanställda har under samma tidsrymd minskat med 12 000 personer, från 23 000 till ca 11 000. Medan Norge ligger på femte plats när det gäller storleken på ländernas handelsflottor med 40 milj. kr. ton d.w. ligger Sverige numera först på 21:a plats med sin ca 5,5 milj. ton d.w. stora handelsflotta.

Problemen inom sjöfartsnäringen sammanhänger med näringslivets problem i övrigt. 1970-talet var ett krisdecennium för svenskt näringsliv. Den ekonomiska tillväxten avtog samtidigt som inflationstakten steg. Redan kraftiga balansbrister förstärktes som en följd av fortsatt expansion av den offentliga sektorn med snabbare tillväxt av såväl offentliga utgifter som skatter jämfört med övriga industriländer. Skattetrycket har under 1970-talet nått en nivå som innebär att vår ekonomi förlorat sin tillväxtförmåga. Därför måste det samlade skatteuttaget minska och de offentliga utgifterna skäras ned. Likaså måste näringspolitiken bedrivas med generella i stället för selektiva medel.

En betydande del av förklaringen till de bestående problemen i den svenska ekonomin är den bristande förmågan att genomföra den nödvändiga strukturella anpassningen. Under 1970-talet har olönsamma näringar subventionerats, vilket lett till att produktionsresurser låsts fast i krisindustrier som varvs-, järn- och stålindustrin. Denna subventionspolitik har förhindrat den nödvändiga anpassningen av svenskt näringslivs produktionsinriktning till nya konkurrensförhållanden. Subventionerna har också krävt en finansiering i form av skattehöjningar som medfört att andra branscher, t. ex. sjöfartsnäringen, fått ett svårare konkurrensläge. Den politik som nu måste föras kräver vilja till omställning och flexibilitet, samtidigt som investeringar görs i den konkurrensutsatta sektorn. Detta kräver att subventioneringen av stora delar av vårt näringsliv minskas.

Samhällsekonomin kan med en politik enligt ovan på sikt bringas i balans, vilket utgör den bästa grunden för den god utveckling också inom sjöfartsnäringen.

Den svenska sjöfartsnäringen kämpar med stora svårigheter, vilka till en del är att hänföra till den stagnerande världshandeln. Huvudskälet torde dock vara det höga kostnadsläget i Sverige. Detta är i sin tur en följd av dels löneavtal, dels avgiftsbelastningen på företagen.

Förutsättningarna att på sikt bibehålla och utveckla sjöfartsnäringen är

små, om inte dess konkurrenskraft stärks. Arbetsmarknadens parter har härvidlag ett stort ansvar och skyldighet att utforma sina avtal så att de olika näringarna kan utvecklas. Statsmakterna har inte någon verklig möjlighet att i efterhand vidta åtgärder som kompenserar olika branscher om kostnaderna blir för höga. Åtgärder i syfte att hjälpa en bransch leder till ökade statsutgifter. Dessa måste självfallet finansieras och leder då med nödvändighet till kostnader för andra branscher.

Moderata samlingspartiet anser dock att vissa särskilda åtgärder behöver vidtas i syfte att ge sjöfartsnäringen en ställning som innebär att den inte i vissa avseenden är diskriminerad i förhållande till andra branscher. Dessa åtgärder, kombinerade med en allmän ekonomisk politik som förbättrar konkurrensläget och med arbetsgivares och arbetstagares egna åtgärder, kan ge sjöfartsnäringen väsentligt förbättrade förutsättningar för en positiv utveckling.

I propositionen redovisas inriktningen av tänkta ändringar av sjömansbeskattningen. Regeringen avser att förelägga riksdagen förslag till sådana förändringar under hösten. Dessa innebär bl. a. att olika inkomster läggs samman, så att den skatt en sjöman erlägger för inkomster från en eventuell anställning under sin ledighet inte blir väsentligt lägre än skatten på den ordinarie inkomsten. Detta system tillämpas redan i de övriga nordiska länderna. Moderata samlingspartiet biträder inriktningen på de olika förslagna åtgärderna.

Vi kan emellertid inte biträda det i propositionen framlagda förslaget om stöd till förlusttäckning. Detta stöd är enligt vår mening konstruerat på ett i grunden felaktigt sätt. Skulle förslaget genomföras torde det dessutom på sikt bli mycket svårt att avvisa motsvarande krav på "skatteåterbäring" från andra branscher i vad som kan uppfattas som likartad belägenhet.

Som framhålls i propositionen är det framför allt bemanningskostnaderna som skiljer svenska fartyg från flertalet andra länders fartyg i kostnadshänseende. Dessa höga kostnader har till stor del förorsakats av alltför höga marginalskatter. Det är därför, vilket moderata samlingspartiet så många gånger framhållit, av stor vikt att en varaktig sänkning av marginalskatterna snarast genomförs.

Med tanke på sjöfartsnäringens speciella situation är det motiverat att tänka sig att sjömansskatten redan fr. o. m. den 1 januari 1983 utgår från den inkomstskatt i övrigt som kommer att gälla i slutläget av den av moderata samlingspartiet föreslagna skattereformen. Förslag om detta bör föreläggas riksdagen under hösten 1982, så att förändringarna kan träda i kraft den 1 januari 1983. Dessa förslag bör samordnas med de ändringar av sjömansskatten som regeringen i övrigt avser förelägga riksdagen. På detta sätt skapas förutsättningar för kostnadssänkningar i samband med förhandlingar mellan parterna på denna del av arbetsmarknaden. HÄNSYN måste då tas till den snabbare justering av marginalskatterna som på detta vis kommer de ombordanställda till godo.

I propositionen anför föredraganden att ombordanställda inte på samma sätt som landanställda kan tillgodogöra sig olika samhälleliga förmåner och faciliteter. Detta gäller naturligtvis också de förmåner som utgår genom olika socialförsäkringar. Det skulle därför framstå som naturligt att förbättra kostnadsläget för sjöfartsnäringen även genom sänkta arbetsgivaravgifter. Det bör ankomma på regeringen att efter ytterligare överväganden återkomma till riksdagen med eventuella förslag i detta hänseende.

I lagstiftningen om investeringsavdrag är rederinäringen undantagen så till vida som fartyg inte tillhör de investeringsobjekt som berättigar till avdrag. Enligt vår mening bör övervägas att låta investeringar i fartyg berättiga till sådana avdrag. Även i detta avseende bör regeringen efter ytterligare överväganden återkomma till riksdagen med eventuella förslag.

Med den av regeringen föreslagna uppläggningsen skulle beslut och subventioner fattas nu medan beslut rörande sjömansbeskattningen skulle skjutas till hösten. Vi vill för vår del understryka det väsentliga i att beslut om olika konkreta åtgärder för sjöfartsnäringen fattas vid en och samma tidpunkt.

Mot bakgrund av vad som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförts om inriktningen av ändringar av sjömansbeskattningen.
2. att riksdagen godkänner vad som i motionen i övrigt anförts om inriktningen av ändringar i sjömansbeskattningen,
3. att riksdagen i övrigt avslår proposition 1981/82:217,
4. att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande investeringsavdrag för fartyg samt beträffande förbättring av kostnadsläget för sjöfartsnäringen.

Stockholm den 14 maj 1982

ROLF CLARKSON (m)

KARL BJÖRZÉN (m)

PER STENMARCK (m)

INGVAR ERIKSSON (m)

SONJA REMBO (m)

PER PETERSSON (m)

WIGGO KOMSTEDT (m)

FILIP W. FRIDOLFFSSON (m)