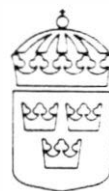


Motion till riksdagen

1989/90:T629

av Rolf Clarkson m.fl. (m)

Sjöfarten



Mot.
1989/90
T629–634

Sjöfarten har betydande ekonomiskt och politiskt intresse för Sverige. Vårt geografiska läge gör oss totalt beroende av sjöfart för våra utrikes förbindelser i och med att 95 % av allt gods till och från Sverige transporteras sjöledes.

Nästan hälften av de svenska inrikes transporter sker sjöledes, och speciellt för miljöfarliga transporter utgör sjövägen den säkraste och effektivaste transportvägen.

Den svenska sjöfarten har under de senaste decennierna genomgått en betydande strukturförändring. Engagemanget utomlands har ökat kraftigt. Mer än hälften av näringens intäkter härrör numera från trafik mellan utrikes hamnar.

Medan det svenskflaggade tonnaget endast uppgår till drygt 2 miljoner ton dw så uppgår den svenskägda utlandsflaggade handelsflottan till ca 8 miljoner ton dw. Därtill kommer inhyrda skepp under utländsk flagg i varierande omfattning.

Den sjöfartspolitik som bedrivits i Sverige har i stort sett präglats av en fåfång tilltro till möjligheterna att genom förbud och hinder kunna reglera näringen. Att lönsamheten under det senaste året förbättrats genom skatte-subventionering av lönekostnaderna är endast en bekräftelse av denna regelringsiver.

Registerfrågan

Reglerna om registrering och bemanning av skepp baseras på en tradition med rötter i segelskutornas dagar.

Svenskt näringsliv tillhör de mest internationellt verksamma företagen i världen och svensk industri bedriver med stor framgång en omfattande verksamhet i alla världsdelar utan betungande svenska föreskrifter om hur anläggningarna skall skötas.

Rederierna bör ha samma möjligheter som övriga svenska företag att bedriva utlandsbaserad verksamhet, och för detta ändamål bör ett svenskt internationellt sjöfartsregister inrättas. Anställning ombord på skepp registrerade i det internationella registret bör jämföras med annan utlandstjänst och samma skattemässiga regler bör gälla.

Ett förslag som reglerar omfattningen av och formerna för ett svenskt internationellt register bör därför snarast föreläggas riksdagen. Skattesubventionen till svenska rederier bör därmed kunna upphöra.

Mot. 1989/90
T629

EG

Inom EG pågår för närvarande ett arbete med att skapa en gemensam sjöfartspolitik som skall möjliggöra för rederier i EG-länderna att på ett aktivt sätt deltaga i internationell sjöfart. Även svensk sjöfartspolitik måste utformas så att svenska rederier kan medverka på samma villkor som gäller i EG-länder, och Sverige måste aktivt arbeta så att svenska skepp och rederier inte utsätts för diskriminering till följd av konkurrensreglernas tillämpning.

Kapitalförsörjning

Nyanskaffningar i rederinäringen är i dag mycket kapitalkrävande. Många av de svenska skeppen är gamla, dyra och ineffektiva och nyinvesteringsbehovet är stort. Det är därför angeläget att upphäva de negativa konsekvenserna av 1973 års regler om avdragsbegränsningar för underskott i partrederier som alltså kvarstår. Partrederierna är ofta en effektiv och lämplig driftsform för mindre rederier, och en översyn av bestämmelserna skulle på ett enkelt sätt öka tillströmningen av riskvilligt kapital till sjöfartsnäringen.

Det enskilda skeppet utgör oftast en betydande del av rederiets kapitaltillgångar. Försäljning och nyanskaffning av skepp ingår som en normal företeelse i rederiets verksamhet och måste kunna bedrivas fortlöpande under flera verksamhetsår utan att skattemässiga konsekvenser drabbar rederiet. Det är därför viktigt att återanskaffningsfonderna finns kvar för rederiföretag.

Flagglagen

Den nya lagen om tillstånd till överlåtelse av skepp har ingen reell motive-ring. Den största delen av den svenska handelsflottan saknar betydelse för vår beredskap, och någon krigsplanering sker inte för huvuddelen av tonnage-t. Lagen är dessutom oklar eftersom regeringen skall avgöra från fall till fall vad som skall gälla. Lagen bör därför avskaffas.

Kustsjöfart

Sverige har en 270 mil lång kust och de flesta av våra industrier och större delen av befolkningen lever vid eller nära kusten. Förutsättningarna för en väl fungerande kustsjöfart är därför goda, och den svenska kustsjöfarten har redan idag en stor omfattning.

Av det totala inrikes transportarbetet i Sverige, 70 000 miljoner ton-kilometer, svarar kustsjöfarten för 30 000 miljoner, dvs. 45 procent. Detta faktum avspeglas ej i den offentliga debatten som helt domineras av väg-, järnvägs- och flygfrågor.

Vattenvägar är outslitliga, har ringa kostnader för drift och investeringar och har obegränsad kapacitet. De sjöburna transporterna är dessutom energisnåla och miljövänliga.

Möjligheterna att utöka de inrikes sjöburna transporter, utan stora och dyra investeringar, är därför goda. Kraven på modern kustsjöfart är idag annorlunda än förr. Punktlighet och regularitet måste kunna garanteras, och lasthanteringen måste kunna ske på ett med industrin i övrigt integrerat sätt.

De bestämmelser som reglerar sjöfarten måste därför anpassas så att konkurrensförutsättningarna blir samma som gäller för landtransportföretag. Särregler för bemanning, arbetstid och tillsyn bör ses över så att sjöfarten får samma driftsförutsättningar som andra transportörer.

Kostnader för lastning och lossning skall inte vara annorlunda för kustsjöfarten än för andra transportmedel. De fackliga och kommunala defactomonopol som etablerats för hamnverksamhet på olika platser måste bringas att upphöra, och fri etableringsrätt skall gälla även på detta område. Teknisk utveckling, t.ex. i form av självlossare, skall inte motverkas eller förhindras av fackliga bemanningskrav.

Farledsverksamhet

Staten ansvarar genom sjöfartsverket för utprickning och farleder utmed kusterna. Farlederna skall huvudsakligen motsvara sjöfartens och fiskets behov, och avgiftsuttaget bör inte överstiga kostnaderna för drift av de aktuella farlederna. I vissa fall bör övervägas om inte tillsyn av farledsutprickning m.m. kan skötas av den industri eller hamnförvaltning som har nytta av leden. En motsvarande kostnadsreducering för utnyttjandet bör då ske.

Lotsväsendet

Sedan de nya lotsbestämmelserna tillkom, har lotstväandet och dispensreglerna varit föremål för otaliga diskussioner.

Reglerna för lotsning är schablonartade och motsvarar inte de krav som näringen och sjösäkerheten ställer. I många fall kan det inträffa att den lots som anlitas har väsentligt mindre erfarenhet av den aktuella leden än befälhavaren ombord. I vissa fall finns inga behöriga lotsar till den aktuella platsen, men lotstväg och lotsavgift gäller trots detta.

Tillämpningen av reglerna för dispens har delegerats ner till respektive sjöfartsområde vilket ger utrymme för godtycke och varierande tillämpningar på olika platser utmed kusten.

En översyn av lotsbestämmelserna erfordras därför.

Båtregistret

Införandet av ett fritidsbåtsregister har blivit precis så misslyckat som vi förutsade när förslaget väcktes. Antalet registreringspliktiga båtar har överskattats, och uppenbarligen kommer registret att fortlöpande kräva tillskott av budgetmedel om inte avgifterna kraftigt höjs. Ett av de skäl som anfördes för inrättandet var att det skulle bli svårare att stjäla båtar, men praktiskt har det visat sig att registret tvärtom underlättar för båtjuvar att på ett lagligt sätt få behålla den stulna båten.

Polis och kustbevakning har under det gångna året lagt ner stora resurser

på att bötfälla båtägare som ej inbetalat sina 30 kronor i registeravgift. Mera angelägna uppgifter torde finnas för dessa yrkesgrupper.

Registret fyller inte något vettigt syfte och bör därför avskaffas.

Mot. 1989/90

T629

Stämpelskatt

Vid försäljning av svenskt skepp utgår stämpelskatt. Motsvarande skatt utgår ej vid försäljning av andra transportmedel såsom tåg, flygplan eller lastbilar. Utländska rederier betalar heller inte motsvarande skatt i respektive länder. Skatten snedvrider konkurrensförhållanden till svenska redares nackdel och bör därför snarast avskaffas.

Miljö

Även om sjöfart är ett miljövänligt transportsätt så kan man inte bortse från de utsläppskällor som finns. Inte minst färjetrafiken svarar för omfattande luftföroreningar i kuststäderna. Samma svavelkrav bör ställas på dieselbränsle för sjöfarten som för övriga verksamheter, och Sverige bör genom bilaterala överenskommelser eller genom Östersjökonventionen verka för att sådana regler blir gällande längs hela vår kust.

Olyckor med tankskepp får ofta svåra miljökonsekvenser. Tillsynen i svenska hamnar bör skärpas, och Sverige bör internationellt verka för en hög teknisk standard på tankerflottan. Det arbete som sjöfartsverket bedriver för att minska följderna av tankbåtshaverier bör stödjas.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till svenskt internationellt skeppsregister.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om EG-bestämmelser¹].

[att riksdagen hos regeringen begär förslag om upphävande av de regler som försvårar bildandet av partrederier²].

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om återanskaffningsfonder²].

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bemanningskrav och arbetstidsbestämmelser,

3. att riksdagen beslutar att upphäva flagglagen,

4. att riksdagen hos regeringen begär utredning om farledsverksamheten,

5. att riksdagen hos regeringen begär utredning om lotsverksamheten,

6. att riksdagen beslutar avskaffa båtregistret,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om stämpelskatt för skepp²].

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljökrav för sjöfarten.

Mot. 1989/90
T629

Stockholm den 25 januari 1990

Rolf Clarkson (m)

Görel Bohlin (m)

Jan Sandberg (m)

Sten Andersson (m)
i Malmö

Tom Heyman (m)

Wiggo Komstedt (m)

Per Stenmarck (m)

¹ 1989/90:U531

² 1989/90:Sk409