

# Motion till riksdagen

1988/89:T618

av Sonja Rembo (m)

Sjöfartspolitik

---

Sjöfart är av betydande ekonomiskt, handelspolitiskt och försvarspolitiskt intresse för Sverige. Vårt geografiska läge gör oss totalt beroende av sjöfart.

- Sjöfarten svarar för 95 procent av allt gods som transporteras till och från Sverige (inkl. färjor).
- Sjöfarten svarar för närmare hälften av våra inrikestransporter.
- Sjöfarten svarar för ungefär en fjärdedel av exportinkomsterna.
- Sjöfarten bidrog 1988 med 8,1 miljarder kronor till bytesbalansen.
- Sjöfarten med binärningar sysselsätter i runda tal 40.000 personer, varav 12.000 ombordanställda.

## 1 Den internationella utvecklingen

Under 1960- och 1970-talen har den samlade världshandelsflottan ökat kraftigt. Orsakssambanden är komplicerade, men starkt bidragande faktorer har varit varvssubventioner, en kraftig ökning av tonnage ägt och/eller registrerat i lågkostnadsländer, lastuppdelning, protektionism och statliga subventioner till sjöfarten. Det torde vara korrekt att säga att politiska beslut, internationellt och nationellt, i hög grad har bidragit till utvecklingen.

Lågkostnadsländer som kan konkurrera inte enbart med låga löner och mer eller mindre obefintliga sociala förmåner, utan också ofta godkänner låg säkerhets- och arbetsmiljöstandard, har gynnats.

Högekostnadsländerna har tvingats att med extraordinära åtgärder slå vakt om sin egen sjöfart.

Länder som är jämförbara med Sverige har infört en rad olika stödåtgärder för att främja sina respektive handelsflottor. Anledningen till detta är att en egen handelsflotta anses ha ett stort strategiskt och ekonomiskt värde. Stöd utgår i allmänhet i form av skatteförmåner och fördelaktiga finansieringsvillkor.

Stöd utgår också indirekt genom att stater, delstater och kommuner svarar för den erforderliga infrastrukturen eller delar därav. På senare tid har också de öppna registren blivit allt vanligare. Politiseringen av sjöfarten fortsätter.

Sammantaget har utvecklingen lett till att den internationella sjöfarten kommit in i en ond cirkel med varvssubventioner, överkapacitet, fraktkostnadspress, försvagad lönsamhet, hårdnande internationell konkurrens, ytterligare subventioner och tilltagande protektionism.

Oberoende av vad man anser om denna utveckling, måste man konstatera att ingenting tyder på att förhållandena under överskådlig tid kommer att

förändras i någon påtaglig grad, även om sjöfartskonjunkturen under det senaste året har förbättrats.

Mot. 1988/89  
T618

## 1.1 EG

Också i sjöfartsnationerna inom EG har tonnaget under respektive nations flagg kraftigt reducerats.

Detta har lett till att flera länder inrättat moderna öppna register. Därtill har EG infört lagstiftning i avsikt att skydda sig mot diskriminerande och protektionistiska affärsmetoder från i första hand statshandelsländernas handelsflottor. Denna lagstiftning har emellertid också använts som ett vapen mot den fria kommersiella sjöfarten. EG:s sjöfartspolitik kan komma att få negativa konsekvenser för svensk sjöfart genom såväl konkurrensreglernas tillämpning som tillämpningen av lastreservationer.

Likaså skulle det få konsekvenser för svensk närsjöfart om kustfarten blir fri för fartyg från EG-länder, men inte för utomstående.

## 2 Utvecklingen i Sverige

Den svenska sjöfarten har under motsvarande tid genomgått en betydande strukturomvandling som satt sin prägel på hela den marina miljön i Sverige. Detta har fått konsekvenser, inte bara för näringen, utan för samhället i sin helhet.

- Det svenskflaggade tonnaget har minskat med ca 80 procent. Dess andel av världshandelsflottan har minskat från 2,5 till 0,3 procent.
- Av vår import och export kan i dag endast 20 procent fraktas på svenska fartyg.
- Antalet ombordanställda har mer än halverats.
- Den svenska varvsindustrin har i stort sett eliminerats, trots direkta varvssubventioner på ca 35 miljarder kronor.
- Staten tvingades som en följd av sitt engagemang i varven ta över mer än hundra fartyg, vars utländska beställare kommit på obestånd.
- Staten har som en följd av det statliga fartygsinnehavet tvingats sätta in sammanlagt ca 5 miljarder kronor i de statliga rederierna.
- Flera av de tidigare svenska storrederierna har försvunnit, andra har omstrukturerats.
- Staten har tvingats bidra med direkta subventioner till privata rederier.

Parallellt härmed har den svenska sjöfartsnäringen ökat sitt engagemang utomlands. Mer än hälften av näringens intäkter härrör från trafik mellan utrikeshamnar utan att svensk hamn anlöps.

Medan det svenskflaggade tonnaget endast uppgår till ca 2 miljoner ton dw, uppgår den svenskägda utlandsflaggade handelsflottan till ca 5 miljoner ton dw. Därtill kommer inhyrda fartyg under utländsk flagg i varierande omfattning.

Totalt sysselsätter svensk rederinäring – helt eller delvis – uppskattningsvis över 500 fartyg med ett sammanlagt tonnage om 10 à 11 miljoner ton dw, varav det svenskflaggade tonnaget utgör ca 400 fartyg om totalt drygt 2 miljoner ton dw.

Detta illustrerar väl den strukturomvandling som skett mot en ökad

betydelse för det mindre tonnaget i närsjöfart, ägt av partrederier och mindre aktiebolag hemmahörande huvudsakligen i ett fåtal kustsamhällen.

Mot. 1988/89  
T618

Det illustrerar också det förhållandet att svenskt sjöfartskunnande och entreprenörskap hittills har lyckats hävda sig väl i den internationella konkurrensen. Svenska rederier opererar i dag nästan lika mycket tonnage som under högkonjunkturen i början av 1970-talet.

## 2.1 Sjöfarten i totalförsvaret

Totalförsvaret kommer som en konsekvens av 1987 års försvarsbeslut om reducerad fredskrigslagring att i högre grad än tidigare vara beroende av en väl fungerande utrikeshandel.

Vi är starkt beroende av en rad strategiska importprodukter. Antalet strategiska exportprodukter som kan påverka våra handelspartners att också i ett krisläge upprätthålla handeln med Sverige är starkt begränsade.

Även om Sverige förmår föra en aktiv handelspolitik som stöder vår neutralitet, återstår problemet med vårt sjöfartsberoende.

Sveriges import och export sker till över 95 procent sjövägen. Därav går ca 75 procent (i värde) av exporten via västkusten och södra Sverige. Ca 50 procent av importen kommer via västkusthamnar, därav nästan all oljeimport.

Endast 20 procent av nuvarande import och export fraktas på svenska handelsfartyg.

För att vår totalförvarsplanering på ett trovärdigt sätt skall kunna underbygga neutralitetspolitiken är det därför nödvändigt att kraftigt öka vår självförsörjningsgrad i fråga om sjötransporter.

## 3 Svensk sjöfartspolitik

Sverige har aldrig haft någon genomtänkt sjöfartspolitik.

Den svenska varvspolitiken och, som en följd därav, den statliga rederiverksamheten har inte varit ägnad att underlätta situationen för svensk sjöfart.

Den politik som bedrivits har i allt stort präglats av en fåfång tilltro till möjligheterna att genom förbud och hinder kunna avskärma en av internationella förhållanden beroende bransch från internationella villkor utan att det får negativa konsekvenser för sysselsättningen i Sverige.

Den svenska sjöfartsnäringen har, som tidigare nämnts, hittills lyckats hävda sig i den internationella konkurrensen. Detta har emellertid skett dels tack vare möjligheterna att bedriva sjöfart under andra villkor än de svenska, dels tack vare innovationsförmåga och personliga uppoffringar. Sverige hade börjat nå den gräns, där det fanns en risk för att näringen skulle gå i stort sett förlorad, då – genom riksdagens ingripande – stödåtgärder sattes in i form av subventioner i syfte att kompensera näringen för alltför hög bemanningskostnader till följd av höga inkomstskatter och sociala avgifter.

Dessa åtgärder har medfört att situationen för närsjöfartsflottan har förbättrats. De är emellertid inte ägnade att ge sjöfartsnäringen de internationellt konkurrenskraftiga villkor och fasta spelregler som behövs för att få till stånd en expansion av större transoceanic tonnage under svensk flagg. Det

är hög tid för en genomtänkt svensk sjöfartspolitik. Först därefter kan Sverige aktivt medverka till en internationell utveckling i sundare banor.

Mot. 1988/89  
T618

## 4 Den svenska sjöfartsnäringen

Det framgår allt tydligare att sjöfart inom olika sektorer måste bedömas individuellt. Problemen varierar beroende på konkurrensförutsättningarna.

Vid drift av biltransportfartyg och transoceana linjefartyg kan man exempelvis helt bortse från konkurrensen från landtransportmedel. Här tävlar man i stället med mycket kapitalstarka redare i lågkostnadsländer eller med starka internationella gruppbildningar.

Närsjöfarten däremot känner kraftigt av konkurrensen från järnväg och lastbilar och från den kustfart som bedrivs av andra nationaliteter.

Färjesjöfarten påverkas av varje förändring i tullsystemet och av alkoholpolitiska utspel. Branschen är personalintensiv och ändringar i arbetskraftskostnaderna får kraftiga genomslag.

Svensk rederirörelse finns kvar inom flera sektorer. Inom den översjöiska sjöfarten opererar såväl några kvarvarande storrederier som flera relativt nystartade börsföretag. Dessa senare har startat under lågkonjunkturen med billigt inköpta goda andrahandsfartyg och utvecklas nu i en uppåtgående konjunktur.

Den svenska färjesjöfarten på våra grannländer är alltså i ett expansivt skede. Antalet färjor med järnvägskapacitet ökar.

Närsjöfartsrederierna har kämpat i åtskilliga år under sämsta konkurrensförutsättningar men flertalet av dem har överlevt tack vare en utpräglad snålhet på driftskostnadssidan och allmänt gott sjöfartskunnande.

Det är utomordentligt viktigt för Sverige att sjöfarten inom dessa sektorer får fortleva med svenskt ägar- eller driftinflytande. Det kan ske under både svensk och utländsk flagg. Det visar inte minst nuvarande situation, där svenska redarintressen driver framgångsrik verksamhet med inhyrda utlandsflaggade fartyg.

## 5 Utveckling i stället för avveckling

Generellt gäller att staten skall minska sitt inflytande främst genom avregleringar och större flexibilitet i tvingande regler.

Stor öppenhet gentemot nya strömningar inom den internationella sjöfarten är nödvändig. Kan svensk sjöfart inte anpassa sig till dessa, riskerar den att snabbt slås ut på olika marknader.

Tendenser från andra trafikgrenar att genom subventioner eller på annat icke marknadsmässigt sätt öka sin slagkraft måste bemötas. Konkurrens måste ske på likvärdiga villkor.

Utbildningsbehov, säkerhetsregler, skatter och olika avgifter, kapital- och ränteregler måste hela tiden anpassas efter aktuella förhållanden med utgångspunkt i att svensk rederirörelse skall överleva.

För att ge näringen långsiktigt hållfasta villkor krävs snabba och radikala åtgärder.

## 5.1 Skatter och sociala avgifter

Sedan några år är vissa sjömän befriade från inkomstskatt. Som förutsättning gäller att de är anställda av svensk arbetsgivare på utländskt fartyg och att anställningen och vistelsen utomlands måste vara minst sex månader. Vissa förutsättningar i fråga om fartygens fartområde gäller också. Dessa regler har möjliggjort det s k internationaliseringsavtalet.

Dessa särregler har varit gynnsamma för delar av den svenska transoceaniska sjöfarten.

De subventioner till skatter och sociala avgifter som riksdagen beslutat om gör näringen beroende av årliga politiska beslut. De ger inte de möjligheter till långsiktig planering som krävs för en sund utveckling. Med subventioner följer också en risk för motåtgärder från andra nationers sida. Anställda på svenska fartyg i fjärrfart bör i stället befrias från inkomstskatt i sin helhet.

För övriga delar av handelsflottan bör nuvarande regler för sjömansbeskattningen gälla.

Samtidigt som detta sker, måste reglerna för beskattning utformas så att svenskt sjöfolk som arbetar i utlandsägda fartyg kan tillförsäkras likvärdiga villkor.

De sociala avgifterna spelar en nära nog lika stor roll för arbetskraftskostnaderna som inkomstskatten. För att komma i nivå med flertalet konkurrentländer ifråga om arbetskraftskostnader är det lika nödvändigt att befria sjöfarten från arbetsgivaravgifterna.

Detta innebär självfallet inte att svenskt sjöfolk ställs utan social trygghet. Ifråga om sjöfolk under internationaliseringsavtal har dessa frågor fått en lösning. För svenskar som arbetar utomlands i andra branscher har det också varit möjligt att avtalsvägen nå överenskommelser om sociala förmåner.

Avtal mellan arbetsmarknadens parter om den sociala tryggheten för sjömän måste därför träffas och träda i kraft samtidigt som de nya reglerna om befrielse från inkomstskatt och sociala avgifter.

Även i detta avseende måste de speciella förhållanden som råder för svenskt sjöfolk i utlandsägda fartyg beaktas.

## 5.2 Underskottsavdrag

Det är angeläget att upphäva de negativa konsekvenserna av 1973 års regler om begränsade möjligheter till avdrag för underskott i bl a partrederier.

Bestämmelserna måste ses över i syfte att – med garantier mot missbruk – öka tillströmningen av riskvilligt kapital till partrederier.

## 5.3 Nyinvesteringar

Nybyggen av fartyg är i dag ofantligt kapitalkrävande. Antalet nybyggda fartyg som under senare år tillförts den svenska handelsflottan är få. Beställare av fartyg får ofta gå samman i konsortier eller söka skaffa erforderliga medel med hjälp av industrier i land.

Konkurrensen mellan rederierna och med landtransportmedel tvingar fram innovationer. Lasthanteringsmetoderna förbättras och lastkapaciteten ökar. Rationella tekniska hjälpmedel införs. Avsikten är att öka fraktintäk-

terna och sänka driftskostnaderna. Svenska rederier måste kunna följa med i utvecklingen.

Den svenskflaggade handelsflottan har åldrats. Det gäller särskilt fartyg i när sjöfart. Med en flotta av åldersstigna, dyra och ineffektiva fartyg blir svenska fartyg ohjälpligt efter i tävlan om frakterna. Det hjälper inte med aldrig så stor erfarenhet och känsla för redare- och sjömansyrkena och ekonomiskt sinne, eller aldrig så stora personliga uppostringar.

Är av negativ ekonomisk utveckling i dessa rederier har omöjliggjort nyinvesteringar. I tidigare lågkonjunkturer med billigt andrahands tonnage kunde svenska när sjöfartsredare inte beställa några bättre begagnade fartyg. I många konkurrentländer gäller i dessa avseenden förmåner som inte har någon motsvarighet i Sverige.

Ett första led i en medveten politik i avseende att stimulera och underlätta investeringar i fartyg innebär ett frisläppande av investeringsfonderna för investering i såväl nybyggt tonnage som andrahands tonnage av god kvalitet.

Internationellt jämförbara villkor för finansiering av såväl nybyggt som andrahands tonnage måste utredas och övervägas.

#### 5.4 Teknisk standard

För att underlätta anskaffningen av utlandsägda begagnade fartyg av god standard, bör Sjöfartsverkets regler rörande fartygets konstruktion och utrustning anpassas till internationellt godtagna regler.

Visserligen har sjöfartsverket under senare år tillämpat en generösare dispensgivning än tidigare. Men, för att sjöfarten skall veta vad som gäller, bör regelsystemet ändras. Detta får givetvis inte innebära avkall på erforderliga säkerhetskrav.

#### 5.5 "Flagglagen"

Lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg har inte fyllt någon annan funktion än att försvåra den internationalisering som varit absolut nödvändig i avsaknad av en aktiv svensk sjöfartspolitik.

Det svenskflaggade tonnaget har trots lagen minskat med 80 procent, bemanningen har halverats. Utan utflaggning hade den svenskägda handelsflottan troligen varit ännu mindre än i dag.

"Flagglagen" bör upphävas.

#### 5.6 Teknisk utveckling och säkerhet

I kostnadsjakten intar olika åtgärder för att sänka driftskostnaderna en framträdande plats. I olika sjöfartsländer har t ex besättningens antal reducerats. Dessa strävanden måste balanseras mot riskerna för att säkerheten ombord och de anställdas förhållanden försämrats.

Också i Sverige pågår undersökningar i dessa avseenden.

Dessa frågor måste hela tiden hållas aktuella och utvecklingen i jämförbara länder följas. Det internationella arbetet får inte eftersättas. Säkerhetsmyndigheten skall ta aktiv del i detta arbete och följa upp olika försök i bemanningsfrågor.

Regelverket måste tillämpas och anpassas så att det möjliggör försöksverksamhet och en dynamisk utveckling. Det är viktigt att myndigheten kan sätta in resurser för dessa insatser. Självklart skall såväl arbetstagare som arbetsgivare medverka i arbetet.

## 5.7 Utbildning

Den svenska grund- och befälsutbildningen för sjöfolk har under senare år brottats med betydande problem. Handelsflottan minskar drastiskt, medelåldern ombord höjs, utsikterna för dem som vill söka sig till näringen ter sig osäkra. Skattereglerna för dem som bor i Sverige men arbetar i utländska fartyg är ogynnsamma.

Ett speciellt och intressant yrke har mist mycket av sin attraktionskraft.

Inte minst har detta lett till svårigheter att rekrytera och behålla en kader av goda lärare.

Det är väsentligt i detta sammanhang att uppmärksamma en följd av den förändring som skett i handelsflottans sammansättning.

Vårt beroende av närsjöfarten har ökat. Dess andel av handelsflottan utgör nu ungefär hälften av tonnaget. De flesta av dessa fartyg bemannas på befälssidan av seglande delägare eller av befäl som aktivt tar del i rederiverksamheten utöver det som krävs av dem som rena sjömän.

Detta leder till att sjöbefälsutbildningen måste breddas så att ämnen vid sidan av de traditionellt sjöbefälsinriktade i ökad utsträckning tillförs läroplanen. Det gäller framför allt ekonomiska och juridiska insikter. Ju mera kunskaper i dessa avseenden som tillförs sjöbefålet, desto mindre beroende blir rederiet av utomstående, ofta dyrbar, hjälp. Detta kan ge det seglande befålet en större självtillit och rederiet en för sin totala arbetsuppgift bättre utbildad personal.

Förutsättningarna för att på detta sätt bereda sjöbefålet möjligheter att bredda sina kunskaper bör snarast undersökas.

## 6 Forskning och utveckling

Avvecklingen av större delen av den svenska varvsindustrin och omstruktureringen av den svenska rederinäringen innebär en kraftig splittring och utarmning av svenskt marintekniskt och sjöfartstekniskt kunnande samtidigt som det ställs allt större krav på sådana kunskaper för att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen.

Forskning och utveckling på sjöfartsområdet och andra havsanknutna områden har fått ökad uppmärksamhet internationellt allt eftersom havsresurserna har börjat kunna utnyttjas. I Sverige har detta område – trots vårt utomordentligt stora marina beroende – åtnjutit ringa intresse.

Svensk forskning och utveckling på området är spridd på många olika organ. Delegationen för Samordning av Havsresursverksamheten (DSH) har – på grund av låg status, bristande politiskt intresse och knappa resurser trots ämnesrådets omfattning och komplexitet – inte kunnat spela den aktiva roll som varit önskvärd.

För att kunna tillgodose fraktkundernas ökande krav på snabba och tillförlitliga transporter av hög kvalitet till låga kostnader är det ett oavvisligt

krav att den internationella utvecklingen följs och att Sverige har en egen forskning och utveckling på området. Det gäller inte enbart fartygskonstruktion utan också lasthantering ombord och i land, logistik och marknadskännedom.

En eftersläpning i utvecklingen på dessa områden har konsekvenser för inte enbart svensk sjöfart och de kvarvarande svenska varven, utan för hela den svenska exportindustrin som för sin konkurrenskraft är beroende av effektiva transporter.

Högskoleutbildningen behöver anpassas till den nya situationen.

De kvarvarande svenska varven och rederierna har inte förutsättningar att som tidigare svara för merparten av forsknings- och utvecklingsarbetet.

Det är nödvändigt att staten, i samarbete med näringen, snarast utarbetar och tar ställning till inriktningen av och målsättningen för forskningen och utvecklingen på det marina området.

## 7 Sjöfartens infrastruktur

Sjöfart och hamnar har alltsedan 1963 års trafikbeslut haft att leva med kravet på full kostnadsäckning på företagsekonomisk grund. Till skillnad från järnvägs- och landsvägstrafiken svarar hamnägarna ensamma för investeringar och kapitalkostnader, vilket påverkar hamnarnas avgiftsuttag på sjöfarten. Riksdagens trafikpolitiska beslut 1987 innebär att sjöfarten också fortsättningsvis fullt ut kommer att få bära sina infrastrukturella kostnader, huvudsakligen av regionalpolitiska skäl.

Sjöfartsverket finansierar huvuddelen av sin verksamhet med lotsavgifterna och farledsavgifterna. Avgifterna finansierar såväl kapital- som driftkostnader för farleder och lotsväsendet m.m. samt numera också huvuddelen av kostnaderna för isbrytningen. Avgifterna är generella för hela landet, vilket innebär att sjöfarten får bära också regionalpolitiska kostnader.

Avgifterna täcker också kostnader för utmärkning och utprickning avsedd för fiskets och båtsportens behov.

Den icke oväsentliga del av sjöfartens infrastruktur som hamnarna utgör drivs i allt väsentligt av de berörda kommunerna. Sjöfarten bär kostnaderna för såväl investeringar som drift.

Det finns anledning anta att principerna för farledsverksamheten och avgiftsfinansieringen bidrar till att permanenta en otidsenlig hamnstruktur och en avsevärd överkapacitet, där konkurrensen hamnarna emellan i många fall upprätthålls genom icke obetydliga tillskott av kommunalskattemedel i syfte att av näringspolitiska och regionalpolitiska skäl vidmakthålla hamnverksamheten.

Det rationaliseringsarbete och införande av nya organisationsformer som påbörjats har stoppats upp på grund av fackliga gränsdragningsstrider.

Likasa utgör det av NO kritiserade sk stuverimonopolet i viss utsträckning ett hinder för införande av effektiva lastnings- och lossningsmetoder och en effektivare arbetsorganisation.

En stor del av hamnväsendet är inne i en ond cirkel. Modern hamnverksamhet ställer krav på snabb, effektiv och tillförlitlig godshantering och administration till konkurrenskraftiga priser. Detta kräver ofta dyrbara

investeringar. Sådana förutsätter lönsamhet eller tillskott av kommunalskattemedel. Kommer investeringarna inte till stånd, minskar trafiken på hamnen med ytterligare försämrad lönsamhet. Taxehöjningar innebär försämrad konkurrenskraft för sjötransporter över huvud taget och på grund därav minskad trafik och ytterligare försämrad lönsamhet.

Belastningen på sjöfarten av kostnader för såväl investeringar som drift av för trafiken nödvändiga anläggningar motsvaras i realiteten inte av ett liknande kostnadsansvar för de trafikslag som konkurrerar om samma gods, huvudsakligen järnvägen, men också lastbilstrafiken.

Statsmakterna har också helt bortsett från det förhållandet att svenska hamnar måste konkurrera med hamnar på kontinenten, vilka i sin tur åtnjuter olika former av subventioner och inte belastas med avgifter liknande de svenska.

En inventering av förhållandena i hamnarna inom EG visar att de berörda statliga och federala myndigheterna – om än i varierande grad – tar ett stort ansvar både finansiellt och på andra sätt för hamnarna och deras verksamhet.

Sjöfartens främste konkurrent, järnvägen, kommer inte heller med 1987 års trafikpolitiska beslut behöva bära vare sig fasta kostnader fullt ut eller regionalpolitiska kostnader. Konkurrensnedvridningen består.

Detta kan endast innebära en fortsatt utarmning av den svenska sjöfartsmiljön och ett fortsatt överförande av trafiken till bil och järnväg.

Sjöfartens infrastruktur i form av hamnar och farleder har varit föremål för otaliga utredningar, rapporter och forskningsprojekt.

I ett remissyttrande 1985 uttalade Svenska Hamnförbundet: "... måste det dock vara en strävan för statsmakten att åstadkomma sådana regler att de naturliga förutsättningarna för de olika trafikmedlen kommer till sin rätt och ej neutraliseras genom en ogynnsam avgiftsbeläggning."

Av allt detta har inte avsatts några spår i svensk sjöfartspolitik.

## 7.1 Lotsning

Sedan de nya lotsbestämmelserna tillkom har lotstvänet och dispensreglerna för svenskt befäl varit föremål för otaliga diskussioner.

Svenska närsjöfartsredare och deras fartygsbefäl har upprepade gånger krävt liberalisering av reglerna. Befälhavarna anser sig fullt kompetenta att ta sitt ansvar utan biträde av lots och de har ofta ansett dispenskraven vara smått nedsättande för deras yrkesskicklighet. Det har också framförts tvivel på att lotstvänet och dess tillämpning alltid haft avsedda effekter på säkerheten till sjöss. Dessa argument stärks av det förhållandet att bristen på lotsar ibland innebär att tjänstgörande fartygsbefäl kan ha större kännedom om en farled än lotsen. Utvecklingen på det tekniska området går dessutom snabbt och tillåter i ökande utsträckning säker passage utan anlitande av lots ombord i fartyget.

Det är i sammanhanget inte oväsentligt att lotskostnaderna är dryga. Självfallet känns det då ännu mer betungande att vara tvungen använda en lotstjänst som man inte anser sig behöva. Under årens lopp har en bättre flexibilitet uppnåtts vid tillämpning av dispensreglerna, men alltjämt kan dispenskraven synas onödigt stränga för erfaret svenskt fartygsbefäl.

Eftersom det nu, när de nya reglerna varit i kraft några år, alltså kvarstår betydande åsiktsskillnader om behovet av att använda lots ombord på svenska fartyg, finns det anledning att se över reglerna.

Jag föreslår därför att en opartisk utredningsman får i uppdrag att se över regelsystemet. Översynen bör ske skyndsamt och i nära samarbete med samtliga berörda parter. Förslag bör kunna föreläggas riksdagen redan under innevarande år.

## 8 Internationella villkor

Flertalet västeuropeiska sjöfartsnationer inklusive Norge och Danmark har inrättat moderna internationella register i syfte att göra det möjligt för sjöfarten att konkurrera på internationella villkor. Ett särskilt EG-register diskuteras.

Det torde inte vara möjligt för Sverige att stå vid sidan av denna utveckling utan att förlora också de sista resterna av svensk sjöfart. Det föreligger då en uppenbar risk för att inte bara fartygen försvinner från Sverige utan också större delen av sjöfartsnäringen. Detta skulle innebära oöverskådliga konsekvenser för svensk industri och svensk ekonomi.

Som tidigare nämnts, befraktar svenska rederier ett stort antal fartyg under utländsk flagg. Ett avsevärt antal tank- och bulkfartyg finns i beställning för svenska rederier. Internationellt konkurrenskraftiga svenska villkor skulle kunna medföra att en stor del av den utlandsflaggade handelsflottan kunde föras hem under svensk flagg. Det förutsätter inrättandet av ett svenskt internationellt register (SIS).

Omfattningen av och formerna för ett svenskt internationellt register bör därför skyndsamt utredas och förslag föreläggas riksdagen.

I detta sammanhang måste också kustfartens konkurrensvillkor uppmärksammas. Svenska rederier i kustfart har givetvis små möjligheter att konkurrera med fartyg från andra nationer som seglar under internationella register.

### 8.1 EG

Det är ett oavvisligt överlevnadsvillkor för svensk sjöfart att dess konkurrenssituation inte försvåras till följd av att Sverige inte följer eller omfattas av de regler EG antagit eller kan komma att anta på sjöfartsområdet.

Sverige bör därför aktivt medverka till att svenska fartyg eller svenska rederier inte utsätts för diskriminering till följd av konkurrensreglernas tillämpning eller en framtida liberalisering av inrikes- och kusttrafiken.

Svensk sjöfartspolitik måste också utformas så att den inte står i strid med EG:s konkurrensregler.

### 8.2 Internationell samverkan

Sjöfartens internationella konkurrensförhållanden har urartat. Ett ohämmat utnyttjande av lågkostnadsbemanning, subventioner till varv, infrastruktur och sjöfart jämte olika former av protektionism präglar näringen.

I stort sett varje nation i den industrialiserade världen har sett sig nödsakad

att bygga ut floran av särregler för att slå vakt om vad som återstår av egen sjöfart. Den nation som inte följer med, kan inte heller räkna med att få behålla egen sjöfart värd namnet.

Mot. 1988/89  
T618

Denna utveckling är djupt olycklig.

Sverige bör därför i internationella sammanhang aktivt arbeta för en sundare utveckling av sjöfartens internationella villkor.

## Hemställan

Med hänvisning till vad som anförts hemställer jag

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet och inriktningen av en svensk sjöfartspolitik.

[att riksdagen beslutar att anställda på svenska fartyg i fjärrfart skall befrias från inkomstskatt i enlighet med vad som anförts i motionen.<sup>1)</sup>

2. att riksdagen beslutar att sociala avgifter för anställda på svenska fartyg i fjärrfart inte skall utgå i enlighet med vad i motionen anförts.

[att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för underskottsavdrag vid beskattning av partredare.<sup>1)</sup>

[att riksdagen beslutar om ett frisläppande av investeringsfonderna för investeringar i fartyg.<sup>1)</sup>

3. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av finansieringsvillkoren vid investeringar i fartyg.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om den tekniska standarden i inköpt utländskt andrahandstonnage.

5. att riksdagen beslutar upphäva lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om teknisk utveckling och säkerhet.

7. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av befälsutbildningen i enlighet med vad som i motionen anförts.

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag till åtgärder i fråga om forskning och utveckling inom det marina området i enlighet med vad som i motionen anförts.

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om sjöfartens infrastruktur.

10. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om lotsbestämelse i enlighet med vad som anförts i motionen.

11. att riksdagen hos regeringen begär ett skyndsamt förslag beträffande utformningen av ett svenskt internationellt register.

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om relationerna till EG:s sjöfartspolitik.

13. att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen  
anförts om internationellt samarbete.

Mot. 1988/89  
T618

Stockholm den 22 januari 1989

*Sonja Rembo (m)*