



Mot.
1987/88
Sk3

Motion till riksdagen

1987/88: Sk3

av Sonja Rembo och Stig Bertilsson (m)

med anledning av prop. 1987/88: 34 om fortsatt skattefrihet vid anställning ombord på utländskt fartyg i vissa fall, deklarationsskyldighet, ändrat underlag för fastighetsskatt, m. m.

I propositionen föreslås att den särskilda regeln om skattefrihet för svenska sjömän vid ombordanställning på utländskt fartyg i vissa fall förlängs att gälla vid 1989 års taxering.

De svårigheter den svenska handelsflottan har att hävda sig i den internationella konkurrensen är väl kända. Svensk sjöfart konkurrerar inte bara med lågprisländer och statshandelsländer utan också med västliga industriländer, som på olika sätt understödjer sin egen sjöfart med subventioner, fördelaktiga finansierings- och skattevillkor, minimiregler för bemanningen etc. På senare tid har också europeiska länder inrättat s. k. öppna register, vilket innebär att resp. lands handelsflottor kan fortsätta att segla under det egna landets flagg men på synnerligen gynnsamma ekonomiska villkor. Dessa register har också stor attraktionskraft på andra nationers handelsflottor. Det i somras inrättade norska registret utöver således en stark dragningskraft på stora delar av den resterande svenska handelsflottan.

Utvecklingen inom EG efter det sjöfartspolitiska beslut som trädde i kraft vid senaste årsskiftet tyder också på att ansträngningarna att kontrollera de egna sjötransporterna intensifieras, vilket kan komma att göra situationen än mer prekär för svensk sjöfart.

Den svenska sjöfartsnäringen har trots betydande svårigheter visat sig livskraftig. Den andel av tonnaget som seglar under svensk flagg har emellertid minskat mycket kraftigt under de senaste decennierna. Detta leder till betydande nackdelar från svensk synpunkt.

Svensk sjöfart bidrar positivt till vår bytesbalans. Sjöfartsnettot uppgår för närvarande till drygt 7 miljarder kronor.

För att pressa kostnaderna och uppnå bästa möjliga utnyttjande av arbetande kapital strävar industrin i dag efter en mycket liten lagerhållning. Produktionssystemen förutsätter ett jämnt flöde av råmaterial, halvfabrikat samt delar och färdiga produkter som går direkt in i produktionen utan mellanlagring. Detta ställer mycket höga krav på fungerande transporter. Alltmer sofistikerade transportsystem utvecklas av transportörer och transportköpare gemensamt. För svensk industri är det därför väsentligt att vår självförsörjningsgrad i fråga om sjötransporter inte blir så låg att vi råkar i ett totalt beroende av utländska rederier för ett transportarbete som blir allt viktigare för vår konkurrenskraft.

Skulle andelen utlandsflaggat tonnage öka ännu mer, finns det en uppenbar risk för att också rederiernas administration och förvaltning söker sig utomlands. I denna riktning verkar också en del av de nyligen inrättade öppna registren, t. ex. NIS, som ställer krav på viss verksamhet i det land i vilket tonnaget är registrerat. Detta kan leda till att en mycket stor del av det sjöfarts- och transportkunnande som i dag finns i Sverige förskingras. En sådan utveckling skulle otvivelaktigt få negativa konsekvenser för vårt kostnadsläge.

För kostnadsutvecklingen i Sverige är det av stor betydelse att svenska linjerederier har direktanlop på Sverige. Härigenom hålls fraktkostnaderna nere, och de nackdelar som feedertransporter till kontinenthamnar medför kan undvikas.

En stor del av det mindre tonnaget bemannas av seglande delägare. Verksamheten präglas av service och effektivitet och utgör en betydande del av den ekonomiska basen i kustkommuner som annars skulle drabbas av svåra sysselsättnings- och försörjningsproblem.

En av de allvarligaste följderna av den krympande svenska handelsflottan är att vår beredskaps- och försvarsförmåga har urholkats på ett oförsvarligt sätt.

Det finns således goda skäl för att skapa villkor som möjliggör en livskraftig svensk handelsflotta.

Det är inte önskvärt att genom statlig styrning eller subventioner stödja en näring som inte kan konkurrera på de villkor marknaden ställer. Då det gäller sjöfarten kan det emellertid med fog sägas att sedvanliga marknadsekonomiska villkor inte gäller. Länder som är jämförbara med Sverige har infört en rad olika stödåtgärder för att främja sina resp. 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. Det utgår också indirekt genom att stater, delstater och kommuner svarar för den erforderliga infrastrukturen eller delar därav. På senare tid har också de tidigare nämnda öppna registren blivit allt vanligare.

Situationen för den svenska handelsflottan är nu ytterst akut. Regeringen har gång på gång ställt i utsikt att förelägga riksdagen förslag till åtgärder, men har inte lyckats samla sig till ett beslut. I stället skjuter regeringen problemen framför sig genom att än en gång tillsätta en utredning. Den nu framlagda propositionen tjänar endast syftet att ytterligare ett år förlänga de skattemässiga förutsättningarna för det s. k. internationaliseringsavtalet. Detta är helt otillräckligt.

För att bryta den negativa utvecklingen och ge sjöfartsnäringen kraft att återhämta sig och utvecklas krävs nu radikala och snabba åtgärder.

På skatteområdet är det nödvändigt att fr. o. m. den 1 januari 1988 införa befrielse från inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk i de delar av den svenska handelsflottan som i dag beskattas enligt reglerna för fjärrfart. Den sociala tryggheten vid sjukdom, pensionering etc. bör lösas genom avtal mellan berörda arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer.

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

Härutöver bör partrederiernas finansiering underlättas. Företagsskattekommittén bör ges tilläggsdirektiv att med förtur utreda skattefrågorna i samband med partrederier. Det finns t. ex. anledning överväga om inte de regler för underskottsavdrag som gällde före 1973 bör återinföras.

Investeringsfonderna bör frisläppas för investeringar i såväl nytt tonnage som andrahandstonnage.

På sikt är det emellertid nödvändigt att försöka finna en mer permanent form som ger den svenska handelsflottan marknadsmässiga förutsättningar att hävda sig i internationell konkurrens. I motion 1986/87: T606 har nödvändigheten av en anpassning av regler och former för svensk sjöfart till internationella förhållanden utvecklats. Bl. a. bör frågan om ett svenskt utlandsregister snabbutredas. Sverige bör i första hand eftersträva en harmonisering med förhållandena i andra västeuropeiska länder.

Hemställan

Vi hemställer

att riksdagen med avslag på proposition 1987/88: 34 vad avser fortsatt skattefrihet vid anställning ombord på utländskt fartyg i vissa fall beslutar om befrielse från inkomstskatt, sjömansskatt och sociala avgifter för sjöfolk i fjärrfart enligt vad som anförs i motiönen.

Stockholm den 17 november 1987

Sonja Rembo (m)

Stig Bertilsson (m)

