

# Motion till riksdagen

1987/88:T103

av Anna Wohlin-Andersson m. fl. (c)

med anledning av prop. 1987/88:129 om vissa  
sjöfartspolitiska åtgärder

---

Den nu framlagda propositionen är resultatet av en mycket kraftfull manifestation från riksdagens sida för att tvinga en passiv och ovillig regering till nödvändig handling. Förslaget tillgodoser en del av de krav som måste uppfyllas för att rädda svensk sjöfart. För kustsjöfarten förbättras läget påtagligt under förutsättning att förslaget om skattelättnader snarast fullföljs. Ytterligare åtgärder krävs dock om den ogynnsamma utvecklingen skall kunna brytas också för andra delar av den svenska sjöfartsnäringen.

Regeringen har uppvisat en betydande senfärdighet i sin hantering av sjöfartsfrågorna. Under de ideliga fördröjningarna har stora delar av den svenska handelsflottan gått förlorad. Bara under 1987, då man väntade på en sjöfartspolitisk proposition, förlorades 19 större handelsfartyg. Beräknat i dödviktston var nedgången ca 25 % enbart under detta år av socialdemokratisk obeslutsamhet (beräknat på uppgifter i Svensk Sjöfarts Tidning nr 12-13 1988).

En annan svaghet i regeringens hantering av sjöfartsfrågorna är bristen på samordning med övriga transportfrågor, nationellt och internationellt.

Den snabbt fortgående försämringen av den svenska handelsflottans ställning medför att riksdagen nu med kraft måste fortsätta agera på ett område där regeringen borde ha initiativet.

## Centerförslag om sjöfarten

I motioner från centern under allmänna motionstiden såväl 1987 som 1988 har sjöfartsfrågorna belysts. Sammanfattningsvis har följande synpunkter och förslag presenterats:

– Svensk sjöfartspolitik måste utgå ifrån att sjöfarten till sin karaktär är en mycket internationell verksamhet. I betydligt högre grad än för de flesta andra branscher formas villkoren för verksamheten på en internationell marknad. Möjligheterna att ha särskilda svenska regler och pålagor är starkt begränsade.

– Sjöfartspolitiken måste sikta till att de intäkter sjöfarten ger det svenska nationalhushållet inte får minska. Sjöfartsnettot beräknas 1988 uppgå till 7 miljarder kronor.

– Det förhållandet att 80 % av sjöfarten till och från Sverige går på utländska kölar eller med till utlandet utflaggade svenska fartyg måste ses som en utmaning till aktivitet för de svenska statsmakterna.

- Beredskapssynpunkterna måste beaktas betydligt mer. Existensen av en svensk handelsflotta är avgörande för våra möjligheter att klara en försörjningskris i orostider. Denna aspekt påverkar också tilltron till vår utrikespolitiska linje.
- Sjöfarten har betydande fördelar ur miljö- och energisynpunkt.
- En svensk handelsflotta av någorlunda storlek är av betydelse för att Göteborg skall kunna bevaras och utvecklas som centralhamn.

## Centerns analys av regeringsförslaget

Det förslag regeringen nu lagt fram förmår dess värre inte att på ett avgörande sätt förändra förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen. Genom neutralisering av socialavgifternas effekter och skatteförmåner minskas de nuvarande bemanningskostnaderna men tyvärr inte i sådan utsträckning att de blir så internationellt konkurrenskraftiga att nu utflaggat tonnage återvänder till Sverige. En sänkning av bemanningskostnaderna med 40 %, dvs. ner till internationaliseringsavtalets nivå, är inte tillräcklig för att vända utvecklingen om det finns goda näraliggande alternativ till hands som ger en sänkning av bemanningskostnaderna med 55 %.

En sådan sänkning kan i nuläget uppnås genom registrering i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) och inom kort sannolikt också i ett danskt register.

Sammanfattningsvis ger centerns analys av läget för svensk sjöfart till resultat att kraftfullare insatser nu måste till för att utvecklingen skall kunna vändas. Regeringens förslag kan möjligtvis bidra till att en accelererande försämring något hejdas. För att en vändning skall kunna åstadkommas bör Sverige följa exemplen från våra nordiska grannländer Norge och Danmark som båda inrättat internationella register. Behovet av en svenskregistrerad handelsflotta av sådan omfattning att vår transportförsörjning till sjöss kan tryggas i orostider gör det nödvändigt att den nuvarande trenden kan brytas och vändas i sin motsats, dvs. inregistrering av båtar under svensk flagg.

## Inrätta ett Svenskt Internationellt Skeppsregister (SIS)

Den norska arbeiderpartiregeringen inrättade för något år sedan det norska internationella registret – NIS. I Danmark pågår förberedelser för att inrätta Dansk Internationalt Skipsregister (DIS). Skillnaden mellan NIS och DIS ligger bl. a. i att i det senare krävs att fartyget till en betydande del (20–25 %) har dansk ägare medan NIS står öppet för alla. Enligt centerns mening bör ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) nu inrättas. En förebild för SIS kan i första hand sökas i den danska lagstiftningen. Det bör därför vara möjligt att åstadkomma ett ganska snabbt beslut om inrättande. Ett ikraftträdande vid kommande årsskifte är fullt möjligt att åstadkomma om erforderlig beslutsamhet kan uppbådas.

Enligt centerns mening bör lagstiftningen, förutom administrativa och tekniska bestämmelser, bl. a. uppta följande punkter av sjöfartspolitisk karaktär:

- I SIS får fartyg med ett bruttoregister-tonnage på 20 ton eller mer tas in.

- Fartyget skall ha svensk ägare eller utländsk ägare som till minst 20 % inrymmer svenska intressen
- Fartyg som tas in i SIS får ej gå i trafik som går mellan svenska hamnar och hamnar vid Nordsjön och Engelska kanalen. I fråga om Östersjön bör en geografisk avgränsning göras som möjliggör framgångsrik konkurrens med östländernas sjöfart. Vis koordinat med i första hand de danska reglerna bör eftersträvas.
- Överföring till SIS skall kunna ske från det svenska nationella registret. Övergångsregler kan behövas i den s. k. flagglagen. Registrering skall också kunna ske direkt från nybyggnadsvarv eller från utländskt skeppsregister.
- Förhandlingsrätt och kollektivavtalsregler bör utformas enligt mönster från DIS. Det innebär bl. a. att svensk facklig organisation sluter avtal endast för svensk personal och att möjlighet finns att bemanna fartygen med utländsk arbetskraft.
- Det torde vara möjligt för trafikutskottet att med stöd av dessa riktlinjer och den danska förebilden utforma erforderlig lagtext att föreläggas riksdagen.

## Kapitalplaceringsreglerna måste gynna sjöfarten

Enligt centerns mening är det angeläget att riskvilligt kapital kan upphådas för investeringar i svensk sjöfart. I första hand bör reglerna för investeringsfonderna ändras så att de kan användas för fartygsinvesteringar. Även andra kapitalplaceringsregler kan behöva justeras för att trygga den svenska sjöfartens kapitalbehov. Företags investeringar i olika former av specialfartyg för företagets produktion är särskilt intressanta i detta sammanhang. Riksdagen bör hos regeringen begära utredning och förslag med denna inriktning.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar anta lag om Svenskt Internationellt Skeppsregister (SIS) med det innehåll som anges i motionen.
2. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära utredning och förslag om sådana ändringar i kapitalplaceringsreglerna, bl. a. investeringsfonderna, att investeringar i svensk sjöfart underlättas.

Stockholm den 5 april 1988

*Anna Wohlin-Andersson (c)*

*Gösta Andersson (c)*

*Bertil Jonasson (c)*

*Bengt Kindbom (c)*

*Rune Thorén (c)*

*Martin Olsson (c)*

*Agne Hansson (c)*