

av Gunilla Carlsson i Hisings Backa och Mattias Jonsson
(S)

Konkurrenskraftig sjöfart

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att den nationella strategin för sjöfarten ska innehålla fyra prioriterade områden och mål: fler svenskflaggade fartyg, konkurrensneutralitet mellan transportslagen, att Sverige ska leva upp till sina internationella åtaganden samt att verka för att mänskliga rättigheter i den globala sjöfarten följs och stärks.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att staten bör säkerställa ett forskningsanslag som möter utvecklingsbehov och möjligheter för sjöfarten på samma sätt som för övriga trafikslag.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att införa tonnagebeskattning omgående.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att göra den svenska flaggan mer attraktiv för både svenska och globala aktörer genom att förenkla regelverket samt att göra den svenska flaggan mer kostnadseffektiv.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vidta åtgärder som förhindrar att svenska staten förlorar miljoner i bolagsskatt när rederier skapar brevlådeföretag och flaggar ut till register som är klassade som bekvämlighetsflagg.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister, där bemanningsregler slås fast samt att statsstöd enbart ska utgå till fartyg i detta register.

¹ Yrkande 3 hänvisat till SkU.

Motivering

Inledning

Sjöfartsnäringen är globaliseringens stora vinnare och med stor säkerhet en framtidsbransch. Behovet av handel mellan världens alla hörn ökar, vilket med all sannolikhet kommer att öka efterfrågan på transporter till sjöss. Under de senaste tjugo åren har tillväxten inom sjöfarten varit högre än ökningen av världens BNP.

Sverige är mycket beroende av sjöfart. Ungefär 90 % av de 200 miljoner ton gods som importerats och exporterats varje år fraktas via fartyg. Sverige har under de senaste tjugo åren haft en relativt stor svenskflaggad flotta trots den stenhårda internationella konkurrensen av bekvämlighetsflaggade fartyg, så kallade Flags of Convenience (FoC). Ett bekvämlighetsflaggat fartyg är ett fartyg, som är flaggat i ett annat land än i det land där ägandet finns. Syftet är att kringgå nationella lagar och regler.

Tyvärr märks inte det gynnsamma läget för den globala sjöfarten i Sverige. Rederier säljs till andra länder, med flytt av huvudkontor som följd. Många av de svenska rederier som finns kvar väljer att flagga ut för att få konkurrenskraftiga villkor. På senare tid har även några färjerederier valt att byta till en annan nordisk flagga, med förlorade arbetstillfällen i Sverige till följd. Sverige har tappat så stor andel av sjöfarten att minimigränsen har passerats för länge sedan.

Svensk sjöfart behövs även ur ett internationellt perspektiv. Den håller en erkänt hög kvalitet och är en motor i hela det svenska näringslivet, både ur ett ekonomiskt perspektiv och ur ett sysselsättningsperspektiv. Sverige är med och driver viktiga hållbarhetsfrågor som är avgörande för den internationella sjöfarten. Utan egen sjöfart tappar vi både förutsättningar och trovärdighet för detta viktiga arbete.

Den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar har utretts och diskuterats under många år utan att några åtgärder genomförts. I början av 2013 presenterade regeringen sin handlingsplan för svensk sjöfart. Tyvärr saknar denna handlingsplan politisk vilja, och åtgärder som är tillräckliga för att bevara en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. För att uppnå detta behöver regeringen ta ett helhetsgrepp och omedelbart genomföra åtgärder för att stärka den svenska sjöfarten, för att på sikt förbättra säkerheten, arbetsvillkoren och en hållbar utveckling inom sjöfarten globalt.

Konkurrensneutralitet mellan trafikslagen

Likabehandling och konkurrensneutralitet mellan trafikslagen är av avgörande betydelse för en effektiv resursanvändning av vattenvägen och för en utvecklad sjöfart.

Sjöfart är ett trafikslag, jämförbart med andra trafikslag. Samhället och vår exportindustri behöver alla trafikslag för ett väl fungerande och hållbart transportsystem. Det är därför viktigt att staten tar ansvar för att konkurrensvillkoren mellan dessa är neutrala, och till exempel ser över grundstrukturen för farledsavgifterna för att ta fram ett nytt avgiftssystem för infrastrukturen. Staten bör också säkerställa ett forskningsanslag, som möter utvecklingsbehov och möjligheter på samma sätt för sjöfarten som för övriga trafikslag.

Ett steg i att skapa konkurrensneutralitet mellan trafikslagen är att se över statens satsningar på infrastruktur. Av rimliga skäl kräver sjöfarten inte samma typ av infrastrukturella satsningar som väg och järnväg, men hamnar, kanaler och slussar utgör en viktig del av landets totala infrastruktur vilket borde avspeglas i planerade insatser. Våra vattenvägar – längs kusten, på floder, sjöar och kanaler och i städer vid vatten – kan i ökad utsträckning komplettera landinfrastrukturen. Detta görs med mer närsjöfart, och kustsjöfart, den EU-klassade inlandssjöfarten, trafik med vägfärjor, godstransporter i städer, vattenburen kollektivtrafik mm. För att sjöfarten ska kunna bidra med en ökad och säker transportkapacitet, är konkurrensneutralitet i jämförelse med väg och järnväg avgörande – men inte nödvändigtvis med svenska fartyg. Det är kvalitetssjöfart som är viktigt, oavsett nationalitet. Däremot behövs svenska fartyg för den svenska maritima näringsutvecklingen, och för att skapa värden för och i Sverige. Det ger svenska jobb, stärkt kompetensbas, fler rederier och maritima företag, samt skatteintäkter till den svenska staten.

Företagsfrämjande

Sverige ska vara ett föregångsland i det internationella arbetet för säkerhet, miljö och arbetsrätt. För att det ska vara möjligt måste vi inte bara ta ett helhetsgrepp på den svenska sjöfartspolitikerna, utan också snarast genomföra ett antal enkla och kostnadseffektiva åtgärder.

Det har länge saknats en långsiktig och politiskt brett förankrad strategi och vision för Sveriges sjöfart. Samtidigt krymper den svenska fartygsflottan. År 2009 fanns det ungefär 240 fartyg med svensk flagg. Nu är samma siffra nere på runt 125 stycken. I dag arbetar ungefär 11 000 sjömän och befäl på svenskflaggade fartyg, men antalet

personal minskar i snabb takt. Under de senaste fyra åren beräknas cirka 5000 arbetstillfällen ha gått förlorade på svensk flaggade fartyg.

Utflaggningen rör inte längre bara handelsflottan, utan det är också flera färjerederier som flaggar ut sina färjor.

Sverige är beroende av sjöfart. För att Sverige inte ska vara helt utlämnat till utländska intressen när det gäller något så viktigt som bra infrastruktur för handel med omvärlden, krävs att det finns en svensk sjöfart. I sammanhanget är det också viktigt att påtala att den svenska sjöfarten ger intäkter. Utan svenska rederier och fartyg blir det inga skatteintäkter från branschen överhuvudtaget. Dessutom kommer det att motverka regeringens arbetslinje, eftersom både sjömän och anställda inom hela sjöfartsklustret kommer att gå ut i arbetslöshet.

Inför tonnageskatt idag

För att svensk sjöfart skall kunna utvecklas måste det finnas likvärdiga skatteregler som konkurrerande länder i Europa har. Tonnagebeskattning är en självklar del av skattelagstiftningen i så gott som alla andra europeiska sjöfartsnationer. Sverige är dock ännu ett undantag. Tonnagebeskattning ger rederierna möjlighet till långsiktig planering av sin ekonomi. I dagsläget måste en redare som säljer ett fartyg köpa ett nytt, för att inte tvingas skatta bort den eventuella vinsten.

Frågan om tonnagebeskattning har redan utretts, och är både enkel och kostnadseffektiv att införa. Därför behöver denna fråga absolut inte utredas ännu en gång, riksdagen har redan fattat beslut om att tonnagebeskattning ska införas, så nu handlar det om att regeringen ska införa den omgående.

Ett enklare regelverk och en kostnadseffektiv svensk flagg

För att göra den svenska flaggan mer attraktiv för både svenska och globala aktörer, måste regelverket förenklas och den svenska flaggan göras mer kostnadseffektiv. Höga administrativa kostnader från statliga myndigheter, gör att den svenska flaggan får en stor konkurrensnackdel i förhållande till övrig likvärdig sjöfarts nationer. Samtidigt är kostnaden att flagga in till svensk flagg betydligt högre än att flagga till likvärdiga sjöfartsnationer i Europa.

Enkla och tydliga regler är ett av de starkaste incitamenten för att locka rederier tillbaka till den svenska flaggan. Vi anser också att det är bra om Transportstyrelsen dessutom överväger att utse en kontaktperson, som hanterar samtliga frågor vid registrering av fartyg.

Kollektivavtalslösningar

Arbetsmarknadens parter har ett ansvar för att bidra till att svensk sjöfart är både konkurrenskraftig och hållbar.

Fackförbundet SEKO har tidigare gått med på att sänka rederiernas bemanningskostnader, dels genom kraftiga bemanningsrationaliseringar och dels genom att teckna särskilda TAP-avtal. Dessa avtal gäller utomeuropeiskt tillfälligt kontraktsanställd personal på svenskflaggade fartyg. Förutom att detta avtal i sig kan uppfattas som diskriminerande, eftersom det i praktiken innebär att personal som kommer från länder utanför Europa arbetar under andra avtalsvillkor än den europeiska personalen, är det uppenbarligen inte en tillräcklig lösning på lång sikt. Den måste kombineras med andra åtgärder. Antalet svenskflaggade fartyg sjunker fortfarande, och Sverige fortsätter att tappa viktig kompetens.

Sjöarbetsmarknadens parter har visat och uttrycker ambition om att ta gemensamt ansvar med det verktyg som står till buds inom kollektivavtalets område. I första hand handlar det om att fastställa en nivå för bemanningskostnaderna, som ger den svenska sjöfartsnäringen förutsättningar att konkurrera särskilt med de fartyg som är flaggade i Sverige, med den kvalitetsstämpel detta medför. För att skapa bättre förutsättningar för detta, behöver det genomföras förändringar i inkomstskattelagen och socialförsäkringsbalken. Detta kan åstadkommas till exempel genom att tillämpningsområdet för 183-dagarsregeln för sjömän anställda på lastfartyg (alltså inte på färjor) utvidgas, samtidigt som ansvaret för socialförsäkringar, pensioner m.m. helt lyfts över på parterna.

Jobb och utbildning

Bevara och skapa nya arbetstillfällen

Med de förlorade jobben ombord har många arbetstillfällen inom övriga sjöfartsnäringen också försvunnit. Hela det svenska sjöfartsklustret beräknas av Tillväxtanalys sysselsätta sammanlagt cirka 105 000 personer.

Samtidigt anlöps Sverige dagligen av flera hundra lastfartyg och färjor (ungefär 109 000 anlöp om året). Endast en bråkdel av dessa hör alltså hemma i Sverige. Det finns inget som säger att inte en väsentligt större andel av alla dessa fartyg kunde vara svenskflaggade.

Sveriges nuvarande sjöfartsstöd tillkom i första hand för att bevara en svenskflaggad handelsflotta, vilket naturligtvis har avgörande betydelse för jobben. Därför är det viktigt att nivån på sjöfartsstödet inte sänks, om den svenska sjöfarten ska vara konkurrenskraftig.

Bevara kompetens och utveckla arbetsmarknaden

Cirka 1 100 svenska sjöbefälsstudenter och närmare 500 svenska elever från sjömansutbildningen får årligen den fartygsförlagda delen av sin utbildning på svenskägda fartyg, såväl svensk- som utlandsflaggade. På detta sätt bidrar rederierna och personalen ombord till att sjöfartsutbildningarna i Sverige kan fortgå. Det är viktigt att slå vakt om dessa fartygsförlagda utbildningsplatser, och helst se till att de blir flera. De båda sjöbefälsskolorna har långt fler sökande än de kan ta emot. Många ungdomar från Sverige som inte kommer in på de svenska sjöfartshögskolorna, söker sig därför till sjöfartshögskolor på Åland, i Norge och i Danmark. Därefter får de arbete, ofta i svenskkontrollerade fartyg, inte sällan med utländsk flagg. De bor emellertid kvar i Sverige och spenderar sin lön här, och bidrar därmed till den svenska tjänsteexporten. Det finns en potential att utbilda och sysselsätta väsentligt fler sjömän i Sverige. Det handlar minst om en dubblering av utbildningssystemet. Den internationella bristen på kvalificerat sjöbefäl ökar. Detta sker i takt med globalisering och ökad handel. Branschen och utbildningarna kan därför bidra till att skapa många nya arbetstillfällen för ungdomar som är bosatta i Sverige. Detta förutsätter en levande sjöfartsmiljö med en svenskflaggad handelsflotta med sjöfolk ombord som kan handleda de ungdomar som utbildar sig.

Svenska modellen

En stark trend är att många redare flaggar ut sina fartyg till Färöarna, vars fartygsregister är klassat som bekvämlighetsflagg. Samtidigt fortsätter man sin verksamhet i Sverige på samma sätt som innan. Detta är ett effektivt sätt undgå skatter och avgifter – och framförallt att fackföreningar ska lägga sig i vilka rättigheter besättningen ska ha. Med det inte sagt att svenska redare framför allt väljer att flagga ut för att försämra arbetsvillkoren. Konsekvenserna blir emellertid en urholkning av den svenska modellen, där de anställda genom sina fackliga rättigheter kan förbättra sin arbetssituation, svenska staten förlorar miljoner i bolagsskatt och tusentals arbeten inom den svenska sjöfartsnäringen kommer på sikt att försvinna. Regeringen bör vidta åtgärder för att förhindra detta.

Transportpolitiska åtgärder på Europa nivå

En harmonisering av EU:s sjöfartspolitik

Handeln mellan olika EU-länder och EU:s export är helt beroende av sjötransporter. Huvuddelen av sjöfartspolitikerna inom EU är emellertid fortfarande nationell. Samtidigt är den absolut största delen av sjöfarten på europeiskt vatten inomeuropeisk, alltså trafik mellan europeiska länder, då drygt 80 procent av all sjötransport mellan europeiska hamnar görs av fartyg med europeisk flagg.

Detta innebär att EU-ländernas sjöfartsnärings konkurrerar med varandra genom osunda skattesubventioner, men också genom dåliga arbetsförhållanden. Idag är det så att EU:s ramregler för statsstöd inom sjöfarten paradoxalt nog används som konkurrensverktyg länderna emellan. Detta trots att dessa regler en gång skapades för att bevara en europeisk handelsflotta, och därmed också för att försöka hålla bekvämlighetsflaggade fartyg borta.

Nivån för tonnagebeskattningen styrs idag av EU:s State Aid Guidelines. Om Sverige inför tonnageskatt och lägger sig på en så låg nivå som reglerna tillåter kommer detta på långsikt kunna bidra till att intäkterna för sjöfarten ökar. Till en början kommer det att kosta staten i minskade skatteintäkter med på sikt kommer intäkterna öka genom ökad inflagning av fartyg och fler arbetstillfällen. På sätt kan också konkurrensen mellan EU:s medlemsstater neutraliseras, så att samma beskattningsregler för tonnage gäller i hela EU.

Gemensamt EU-register

De flesta länder i Europa har ett så kallat andra register - ett internationellt register eller en annan typ av öppet register. Detta innebär att ett fartyg kan ha en flagga utan att följa landets lagar och regler kring till exempel sjösäkerhet, skatter, arbetsrätt och socialförsäkringar. Sverige är ett av de få länder som istället tillämpar ett bemanningssystem med så kallad "Tillfälligt anställd personal" (TAP). Detta innebär att sjömän utanför EU har kontrakt där de inte erhåller samma lön och avlösningssystem som tillsvidareanställd personal. Trots att de svenska fackförbunden i grunden är kritiska till TAP-avtalet, har de genom detta lyckats försvara de fackliga rättigheterna och möjligheterna för de anställda att organisera sig och förhandla kollektivt. Dessa rättigheter är befästa så väl i den svenska lagen som i internationella konventioner.

EU är inom de flesta områden mycket effektivt på att samla och ena olika branscher i Europa. Sjöfarten har inom EU på många sätt fört en tynande tillvaro. Detta beror till stor del på att de olika sjöfartsnationerna löst sina problem genom att konkurrera internt genom olika typer av internationella register. EU behöver därför ta ett helhetsgrepp kring sjöfarten. Därför bör Sverige verka för att EU ska införa ett gemensamt fartygsregister, där bemanningsregler slås fast. Statsstöd ska enbart utgå till fartyg i detta register.

Stockholm den 3 oktober

2013

Gunilla Carlsson i Hisings *Mattias Jonsson (S)*

Backa (S)