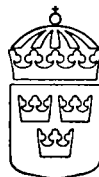


Trafikutskottets betänkande

1987/88: 27

om vissa sjöfartspolitiska åtgärder (prop.
1987/88: 50 bil. 1 och prop. 1987/88: 129)



TU
1987/88: 27

Sammanfattning

Med anledning av en framställning av riksdagen i december 1987 om behovet av sjöfartspolitiska åtgärder föreslår regeringen i proposition 1987/88: 129 att ett särskilt statsbidrag på 38 000 kr. införs per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Avsikten med bidraget – för vilket regeringen begär en medelsanvisning av 300 milj. kr. för nästa budgetår – är att reducera redarnas kostnad för lagstadgade och avtalsbundna sociala avgifter för berörda ombordanställda med cirka hälften.

Vidare aviseras att regeringen kommer att föreslå att skattebefrielse fr. o. m. inkomståret 1989 skall gälla för sjömän anställda ombord på svenska handelsfartyg i fjärrfart för inkomst på sådana fartyg.

De åtgärder som sålunda föreslås och aviseras innebär enligt regeringen en kostnadsavlastning för berörda rederier av totalt ca 550 milj. kr.

Utskottet tillstyrker regeringens nu framlagda förslag.

I betänkandet behandlas ett fyrtiotal motionsyrkanden, vilka samtliga avstyrks eller föreslås lämnas utan särskild åtgärd.

Till betänkandet är fogat nio reservationer och ett särskilt yttrande.

M- och fp-ledamöterna motsätter sig den föreslagna medelsanvisningen och framhåller att regeringen bör förelägga riksdagen lagförslag om sänkta socialavgifter för de ombordanställda.

M-, fp- och c-ledamöterna förordar att ett internationellt fartygsregister införs i Sverige.

Vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om utskottets motivering för sin avstyrkan av sistnämnda förslag.

M-, fp- och c-ledamöterna förordar också sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas kapitalkostnader.

Samma ledamöter anser vidare att regeringen bör redovisa överväganden huruvida dess nu framlagda och aviserade förslag är tillräckliga för att de av riksdagen fastställda målen för sjöfartspolitiken skall kunna uppfyllas.

Vpk-ledamoten reserverar sig i fråga om utskottets ställningstaganden till motionsyrkanden om trafikpolitiska aspekter på sjöfarten m. m., samhällsägdd rederiverksamhet och avveckling av bekvämlighetsregistren.

M- och fp-ledamöterna vill att regeringen förelägger riksdagen förslag om upphävande av den s. k. flagglagen.

Propositionsförslag

Proposition 1987/88: 50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)

Regeringen har i avsnitt 15. Sjöfart under 15.2 (s. 332–337 och s. 344) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen i övrigt anfört i avsnittet om sjöfart.

Proposition 1987/88: 129

I proposition 1987/88: 129 har regeringen (kommunikationsdepartementet) *dels* föreslagit riksdagen att

1. till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 300 000 000 kr.,

dels berett riksdagen tillfälle att

2. ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om befrielse från sjömansskatt.

Efter framställning från riksdagen lägger regeringen i propositionen fram förslag till sjöfartspolitiska åtgärder. Regeringen föreslår att ett särskilt statsbidrag införs till svenska rederier för att sänka redarnas bemanningskostnader. För budgetåret 1988/89 utgår bidraget med 38 000 kr. per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Kostnaden för staten beräknas till 300 milj. kr. för budgetåret 1988/89. Regeringen kommer senare i en särskild proposition att föreslå befrielse från sjömansskatt för tjänstgöring på svenska handelsfartyg i fjärrfart.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88: 129

1987/88:T102 av Carl Bildt m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad som anförs i motionen,

2. att riksdagen avslår prop. 1987/88: 129 yrk. 1 att till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 300 000 000 kr.,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till reduktion av de sociala avgifterna för sjömän i enlighet med vad som anförs i motionen.

1987/88:T103 av Anna Wohlin-Andersson m. fl. (c) vari yrkas

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.

1987/88:T104 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär ett sjöfartspolitiskt program med den inriktning och långsiktiga målsättning som anförs i motionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett s. k. öppet register aldrig kan bli aktuellt för Sveriges del,
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag syftande till att utveckla en miljövänlig kust- och inrikessjöfart genom samhällsägad rederiverksamhet.

1987/88:T105 av Gunhild Bolander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att vid de fortsatta övervägandena angående sjöfartspolitikens utformning måste det nödvändiga behovet av en egen transportkapacitet inom svensk sjöfart i en kris- eller krigssituation beaktas.

1987/88:T106 av Ingemar Eliasson m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar avslå regeringens förslag beträffande direkta subventioner till sjöfarten,
2. att riksdagen beslutar att ombordanställda på svenska fartyg i fjärrfart befrias från sjömansskatt,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nedsättning av lagstadgade sociala avgifter för ombordanställd personal,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om framläggande av förslag till svenskt internationellt fartygsregister,
5. att riksdagen beslutar medge rätt att utnyttja investeringsfonderna för fartygsinvesteringar.

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88: 50

1987/88:T44 av Bengt Silfverstrand och Hans Pettersson i Helsingborg (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnärings ställning.

1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m. fl. (fp) vari yrkas

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en ny svensk sjöfartspolitik.

1987/88:T66 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

25. att riksdagen beslutar att säga nej till ett öppet register för sjöfarten.

1987/88:T89 av Carl Bildt m. fl. (m) vari yrkas

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

1987/88:Sk403 av Martin Olsson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändringar i sjömansskattereglerna så att avdrag för resa mellan bostad och arbetsplats möjliggörs.

1987/88:Sk486 av Alf Svensson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de som arbetar ombord på fartyg som går i fjärrtrafik bör befrias från inkomstskatt.

1987/88:St340 av Alf Svensson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de sociala avgifterna för sjöfolk som arbetar i fjärrtrafik bör sänkas.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1987/88:Sk486 (c).

1987/88:T208 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Fö512 (c) anförts om sjöfartens roll ur totalförsvarsynpunkt.

1987/88:T602 av Anna Wohlin-Andersson m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande de särskilda hänsyn som betingas av sjöfartsnäringens utpräglat internationella karaktär,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande sjöfartsnettots betydelse för den svenska ekonomin samt dess bidrag till sysselsättningen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande beredskapssynpunkterna,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande överföring av transporter från landsväg till sjöfart och konkurrensförhållandena mellan sjöfart och järnväg i syfte att stärka när-sjöfarten,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande konkurrenskraftiga bemanningskostnader och partrederier,

8. att riksdagen hos regeringen begär förslag till sådana ändringar i investeringsfundsreglerna att hela det svenska näringslivets investeringar i sjöfart underlättas.

1987/88:T607 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för svensk sjöfarts framtid.

1987/88:T610 av Sonja Rembo (m) vari yrkas

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

2. att riksdagen beslutar att anställda på svenska fartyg i fjärrfart skall befrias från inkomstskatt i enlighet med vad som anförts i motionen,

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

4. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av reglerna för underskottsavdrag vid beskattning av partredare,

5. att riksdagen beslutar om ett frisläppande av investeringsfonderna för investeringar i fartyg,

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

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

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

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

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om internationellt samarbete.

1987/88:T612 av Erling Bager och Lennart Alsén (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sjöfarten.

Yttrande från annat utskott

Trafikutskottet har berett skatteutskottet tillfälle att yttra sig över *dels* proposition 1987/88: 129 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder, *dels* motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 20, T89 (m) yrkande 19, T103 (c), T106 (fp), T602 (c), T610 (m) och T612 (fp) i de delar de berör skatteutskottets beredningsområde.

Med anledning härav har skatteutskottet den 26 april 1988 avgivit yttrandet SkU 1987/88: 8 y om vissa sjöfartspolitiska åtgärder. Yttrandet, som har tagits in som bilaga till detta betänkande, omfattar även motionerna 1987/88:Sk403 (c) och Sk486 (c).

Inledning

Enligt riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 (prop.1979/80: 166, TU 26 och 30, rskr. 412) bör den statliga sjöfartspolitiken ges en sådan inriktning att förutsättningar skapas för att utföra Sveriges utrikeshandel på ett tillfredsställande sätt till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Vidare skall förutsättningar skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans skall tas till vara.

Under den allmänna motionstiden vid 1986/87 års riksmöte väcktes ett antal motionsyrkanden i sjöfartspolitiska frågor. I motionerna uttrycktes genomgående en oro över den svenska handelsflottans snabba minskning på senare år samt framfördes krav på skyndsamma åtgärder för att söka vända den utvecklingen.

Utskottet beslöt i februari 1987 att uppskjuta behandlingen av motionerna i avvaktan på en av regeringen aviserad sjöfartspolitisk proposition. Någon sådan proposition förelades inte riksdagen under år 1987. Den 6 november 1987 meddelade emellertid finansministern att regeringen hade för avsikt att låta utreda sjöfartens ekonomiska villkor.

I sitt den 1 december 1987 dagtecknade betänkande TU 1987/88: 8 om behovet av sjöfartspolitiska åtgärder framhöll utskottet inledningsvis att den svenska handelsflottan – sedan motionerna hade väckts i januari 1987 – hade fortsatt att minska. Vidare erinrades i betänkandet om att ett norskt internationellt fartygsregister hade inrättats den 1 juli 1987. Registret gör det möjligt – framhöll utskottet – för främst norska rederier att bedriva sjöfart under norsk flagg med utländska besättningar och kostnadsvillkor. Registret är även – fortsatte utskottet – på vissa villkor tillgängligt för utländska rederier och synes innebära ökade risker för en fortsatt snabb minskning av den svenska handelsflottan.

I betänkandet berördes vidare ett avtal som i oktober 1983 slöts mellan Sveriges redareförening och de sjöfackliga organisationerna om överföring av fartyg till utländsk flagg. Detta s. k. internationaliseringsavtal reglerar också anställningsvillkor för anställda i svenska rederier för tjänstgöring på fartyg som med bibehållet svenskt ägare- eller driftsinflytande överförs till utländsk flagg. Avtalet förutsätter för sin tillämpning vissa ändringar i skattelagstiftningen. Med anledning av förslag i proposition 1984/85: 175 godkände riksdagen (SkU 59, rskr. 351) att anställda ombord på utländska fartyg vid 1986–1988 års taxeringar undantas från skatt i Sverige på inkomst vid anställning ombord på utländskt fartyg, om anställningen och vistelsen utomlands varat minst sex månader och avsett anställning hos arbetsgivare, som är en inländsk juridisk person eller en här i riket bosatt fysisk person, och anställningen utövats ombord på utländskt fartyg som huvudsakligen går i oceanfart. Riksdagen beslöt i december 1987 (prop. 1987/88: 34, SkU 18, rskr. 108) att förlänga skattefriheten t. o. m. 1989 års taxering. Genom ett särskilt avtal har dessutom den anställdes sociala skydd reglerats. För redaren har detta inneburit att kostnaden för det sociala skyddet reducerats med cirka hälften, samtidigt som den anställdes enligt parternas uppfattning fått ett i princip oförändrat socialt skydd.

Den snabba minskningen av den svenska handelsflottan är – betonade utskottet i sitt betänkande – ägnad att inge allvarlig oro i fråga om möjligheterna att behålla en svensk handelsflotta till tryggnad av Sveriges transportförsörjning i krissituationer.

Vidare noterade utskottet att regeringen hade uttalat sig vara beredd att föreslå skattefrihet för anställda för inkomst på svenska fartyg som går i fjärrfart. Utskottet erinrade också om att förslag hade framförts i den allmänna debatten om en sänkning av de sociala avgifterna. En sådan typ av åtgärd sade sig emellertid utskottet hysa stor tveksamhet inför. Där emot borde andra former med motsvarande effekt kunna prövas, t. ex. direkta subventioner över statsbudgeten. Exempel på vad regeringen därutöver kan överväga – framhöll utskottet – är att underlätta användningen av investeringsfonderna för investeringar i fartyg.

Utskottet betonade att det för sin del fann det nödvändigt att skyndsamt vidta långsiktiga åtgärder som gör det möjligt att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig omfattning. Regeringen borde därför senast den 10 mars 1988 förelägga riksdagen en proposition med förslag om sådana åtgärder, så att beslut kunde fattas före vårsessionens slut.

Avslutningsvis betonade utskottet att sjöfartsnäringen är väsentlig inte bara från beredskapssynpunkt. Den bidrar också till att stärka Sveriges bytösbalans. Det s. k. sjöfartsnettet uppgår till ca 7 miljarder kronor. Sysselsättningsaspekterna berör vidare inte endast de ombordanställda utan också andra sjöfartsanknutna verksamheter än själva fartygsdriften. Statens kostnader för genomförandet av erforderliga sjöfartspolitiska åtgärder uppvägs – underströk utskottet – av fördelarna av att inom landet kunna bevara en internationellt inriktad sjöfartsnäring av rimlig omfattning.

Riksdagen beslöt den 17 december 1987 (rskr. 107) att bifalla utskottets hemställan att riksdagen som sin mening skulle ge regeringen till känna vad utskottet anfört om behovet av sjöfartspolitiska åtgärder. Riksdagen biföll också utskottets hemställan att motionsyrkandena – i avvaktan på den begärda propositionen – skulle lämnas utan särskild åtgärd.

Propositionernas huvudsakliga innehåll

Genom proposition 1987/88: 50 bil. 1 avsnitt 15.2 – i det följande kallad den trafikpolitiska propositionen – bereds riksdagen tillfälle ta del av föredragande departementschefens bedömningar av sjötransporternas och svensk sjöfarts utveckling. Dessa bedömningar innebär i korthet följande.

- Effektiva sjötransporter är av strategisk betydelse för utrikeshandeln.
- Tillgången till sjötransporter ger ökad valfrihet för näringslivet och därmed lägre transportkostnader.
- Färjesjöfarten utgör en viktig länk för konkurrensen på transportmarknaden.
- Den svenska handelsflottan möter en hårdnande internationell konkurrens. Åtgärder för den svenska handelsflottan övervägs.

Av propositionen framgår att till grund för övervägandena om åtgärder för den svenska handelsflottan ligger förslag av bl. a. sjöarbetsmarknadens parter i syfte att få till stånd minskningar av redarnas bemannings- och kapitalkostnader samt att öka tillgängligheten på kapital för investeringar i fartyg. Flertalet av dessa förslag framförs även i de motioner som utskottet kommer att behandla i detta betänkande.

I proposition 1987/88: 129 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder – i det följande kallad den sjöfartspolitiska propositionen – föreslår regeringen att ett särskilt statsbidrag på 38 000 kr. införs per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Avsikten med bidraget – för vilket regeringen begär en medelsanvisning av 300 milj. kr. för nästa budgetår – är att reducera redarnas kostnad för lagstadgade och avtalsbundna sociala

avgifter för de ombordanställda med cirka hälften. Bidraget avses utbetalas årligen efter ansökan. Kalenderåret 1988 utgör första kvalifikationsår. Vidare aviseras att regeringen kommer att föreslå att skattebefrielse fr. o. m. inkomståret 1989 skall gälla för sjömän anställda ombord på svenska handelsfartyg i fjärrfart. De åtgärder som sålunda föreslås och aviseras innebär enligt regeringen en kostnadsavlastning för berörda rederier av för närvarande ca 550 milj. kr.

I den sjöfartspolitiska propositionen tecknas följande bakgrund till regeringens förslag.

Den svenska sjöfartens utveckling visar sedan år 1975 en i stort sett obruten nedåtgående tendens. Det året bestod den svenska handelsflottan av ca 630 fartyg om totalt ca 13,0 miljoner ton dödvikt med ca 24 000 ombordanställda. Vid mitten av år 1987 fanns 424 fartyg om ca 2,6 miljoner ton dödvikt, som sysselsatte mellan 12 000 och 13 000 personer. Något mindre än hälften av fartygen opererar i närsjöfart och sysselsätter ca 4 000 personer. Samtidigt som den svenska handelsflottan minskat kraftigt i omfattning har svenska rederier i ökad utsträckning engagerat sig i ägande och drift av fartyg under utländsk flagg. Den svenskägda utlandsflaggade flottan kan tonnagemässigt uppskattas vara nästan dubbelt så stor som den svenskflaggade. Den samlade dödvikten uppgår till ca 4,5 miljoner ton, fördelad på ca 115 fartyg. Drygt ett trettiotal av dessa drivs för närvarande med svensk besättning under internationaliseringsavtalet med ca 1 200 personer sysselsatta. Dessutom förhyrs ett stort antal fartyg från utlandet. Sammanlagt kan det tonnage som svenska redare disponerar uppskattas till ca 700 fartyg med en dödvikt om drygt 8 miljoner ton.

Den viktigaste förklaringen till den svenska handelsflottans negativa utveckling är enligt den sjöfartspolitiska propositionen svårigheterna att under nuvarande förutsättningar driva en svensk rederinäring med svensk besättning på fartygen. Bemanningkostnaderna blir för höga. Med den utveckling som äger rum inom den internationella sjöfarten – kännetecknad av ett ökat utbud av fartyg under bekvämlighets- eller lågkostnadsflagg – får de höga bemanningkostnaderna en avgörande betydelse för den svenska handelsflottans konkurrenskraft.

Med anledning av bl. a. sjöarbetsmarknadens parters förslag till sjöfartspolitiska åtgärder framhåller föredragande departementschefen att *statliga åtgärder bör inriktas på de internationellt sett höga svenska bemanningkostnaderna*, eftersom minskningen av den svenska handelsflottan främst förklaras av dessa kostnader. Skillnaderna mellan kapitalkostnaderna för fartyg under olika flagg är däremot inte lika omfattande som skillnaderna avseende bemanningkostnaderna. Föredraganden har därför – efter samråd med statsrådet och chefen för finansdepartementet – inte funnit tillräckliga skäl att föreslå åtgärder för att sänka redarnas kapitalkostnader.

Till belysning av skillnaderna i bemanningkostnader för fartyg under svensk och utländsk flagg återges vissa uppgifter från Sveriges redareförening. Enligt dessa uppgifter kostar t. ex. ett tankfartyg på 50 000–100 000 ton dödvikt med 21 mans besättning ca 10,4 milj. kr. per år under svensk flagg och 3,1 milj. kr. under norsk internationell flagg med indisk eller filippinsk besättning. Med norskt befäl och i övrigt indisk eller filippinsk

besättning uppgår årskostnaden till ca 5,6 milj. kr. Om samma fartyg seglar med svensk besättning under internationaliseringsavtalet är årskostnaden ca 7,1 milj. kr. Jämförelser mellan ett linjefartyg med svensk flagg och norsk internationell flagg visar på en kostnadsdifferens på nära 5 milj. kr.

Föredraganden framhåller att den internationella kostnadsnivån i fråga om bemanning inom tank- och bulksjöfarten är så låg att det skulle kräva närmast orimliga stödåtgärder för att driva denna sjöfart med svensk bemanning. Inom andra delar av sjöfarten, t. ex. närsjöfarten och linjesjöfarten, har kostnadshandikappet däremot inte ansetts vara omöjligt att överbygga. För färjesjöfarten kan situationen för närvarande beskrivas som gynnsam, även om denna trafik drivs i hård, framför allt nordisk, konkurrens.

Genom internationaliseringsavtalet – fortsätter föredraganden – har parterna på sjöarbetsmarknaden kunnat reducera bemanningskostnaderna med upp till 40 %. Detta har kunnat ske genom en kombination av rationaliseringsåtgärder och genom att sjöinkomsten har befriats från skatt samt att kostnaderna för det sociala skyddet reducerats med cirka hälften. En förutsättning för internationaliseringsavtalet är emellertid att det endast omfattar svenskar som är anställda av svensk arbetsgivare på utländskt fartyg. Vidare är avtalet tillämpligt endast på fartyg i oceanfart. Med denna avgränsning faller t. ex. den mest omfattande delen av svensk sjöfart, närsjöfarten, utanför internationaliseringsavtalets tillämpningsområde. Det förhållandet att svenska redare valt att driva ett ökande antal fartyg med internationaliseringsavtal visar – framhåller föredraganden – att den kostnadsnivå som därigenom uppnås anses konkurrenskraftig av näringen. I fråga om den lämpliga nivån för kostnadsavlastning bör därför de kostnadsminskningar som kan uppnås under internationaliseringsavtalet vara normerande. Med hänsyn till färjesjöfartens relativt gynnsamma marknadsförutsättningar saknas anledning att innefatta denna del av sjöfarten i övervägandena om sjöfartspolitiska åtgärder. I likhet med sjöarbetsmarknadens parter anser föredraganden att reduktionen av bemanningskostnaderna enbart bör gälla svenska handelsfartyg i fjärrfart enligt definitionen i sjömansskattelagen (1958: 295).

Utskottet

1 Sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas bemanningskostnader

1.1 Sociala avgifter

I motion T102 (m) framhålls vikten av att sjöfartsnäringen får arbeta under internationellt konkurrenskraftiga villkor och av att dessa villkor blir bestående under en längre tid, så att näringen inte blir ständigt beroende av politiska beslut. Direkta subventioner är enligt motionärerna olämpliga och riskerar snarast att skada sjöfartsnäringen. Regeringens förslag om en medelsanvisning av 300 milj. kr. för nästa budgetår bör därför avslås av riksdagen.

En reduktion av de sociala avgifterna jämte befrielse från sjömansskatt kan däremot – betonar motionärerna – inte nu förutses skapa problem i förhållande till andra sjöfartsnationer. En sådan lösning ger också de fasta spelregler som är nödvändiga. Regeringen bör därför förelägga riksdagen förslag till reduktion av de sociala avgifterna, motsvarande ca 50 %, i så god tid att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 1989.

Motionärerna finner det vidare felaktigt att regeringens förslag till subventioner omfattar såväl lagstadgade som avtalsbundna sociala avgifter. Parterna bör inte avlastas ansvaret för effekterna av träffade avtal. Det bör helt överlåtas åt parterna – betonar motionärerna – att i avtal reglera det sociala skydd som parterna finner nödvändigt.

Även i motion T106 (fp) framhålls att riksdagen bör avslå regeringens förslag till direkta subventioner till sjöfarten. Sådana riskerar enligt motionärerna att motverka den vitalisering, utveckling och kostnadsmedvetenhet som behövs. Det kommer att innebära stora svårigheter för parterna att i förhandlingar om löne- och anställningsvillkor vara beroende av att regering och riksdag årligen skall avgöra hur stora bidrag som skall beviljas näringen. Dessutom kan subventionerna leda till repressalier från konkurrentländer. Avslutningsvis framhåller motionärerna att såväl arbetsgivar- som arbetstagarorganisationer har förklarat sig villiga att försäkringsvägen lösa frågan om det sociala skyddet så att de ombordanställdas trygghet inte äventyras.

De sociala avgifterna behandlas också i motionerna T65 (fp), T602 (c), T610 (m), T612 (fp) och Sf340 (c), vilka samtliga väcktes under den allmänna motionstiden i år.

I motion T65 (fp) framhålls att de sociala avgifterna bör nedsättas kraftigt.

I motion T602 (c) framhålls att de sociala avgifterna bör sättas ned i likhet med vad som gäller för internationaliseringsavtalet.

I motion T610 (m) yrkas att riksdagen beslutar att sociala avgifter för anställda på svenska fartyg i fjärrfart inte skall utgå.

I motion T612 (fp) framhålls att regeringen som en sjöfartspolitisk åtgärd bör förelägga riksdagen förslag om sänkta sociala avgifter.

I motion Sf340 (c) framhålls att de sociala avgifterna för sjöfolk som arbetar i järntrafik bör sänkas.

Med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden vill utskottet till en början erinra om att det redan i sitt betänkande TU 1987/88: 8 uttalade stor tveksamhet inför en sänkning av de sociala avgifterna. Däremot förordades andra former av stöd till sjöfarten med motsvarande effekt, t. ex. direkta subventioner över statsbudgeten.

I den sjöfartspolitiska propositionen bekräftar också föredraganden – efter samråd med statsrådet och chefen för socialdepartementet – att internationaliseringsavtalets förutsättningar inte kan överföras till arbete ombord på svenska fartyg och att svårigheterna gör sig särskilt gällande i fråga om avgiftssystemet för det sociala skyddet. Att undanta en viss yrkesgrupp, bestående av personer som är bosatta i Sverige och anställda av en svensk arbetsgivare, från den lagstiftning som reglerar det sociala skyddet är inte förenligt med gällande principer. En sådan åtgärd skulle

även – betonar föredraganden – stå i strid med Sveriges internationella åtaganden.

Utskottet vill också – i likhet med föredraganden – understryka att det av regeringen föreslagna statliga bidraget på 38 000 kr. per helårsanställd, som tjänstgör ombord på svenskt handelsfartyg i fjärrfart, skall ses som en teknisk lösning för att åstadkomma de villkor som gäller under internationaliseringsavtalet. Vidare erinras om att utskottet i sitt betänkande TU 1987/88: 8 betonade nödvändigheten av *långsiktiga* åtgärder i syfte att göra det möjligt att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning.

Vad gäller farhågorna att det föreslagna stödet skulle kunna skapa problem i förhållande till andra sjöfartsnationer vill utskottet fästa uppmärksamheten på föredragandens uttalande att internationaliseringsavtalets förutsättningar inte föranlett några internationella komplikationer. Den alternativa, tekniska lösning för att stärka rederinäringens internationella konkurrenskraft som stödet utgör – och som skulle kunna sägas innebära en återbetalning till berörda rederier av en viss del av inbetalda sociala avgifter – torde därför inte heller behöva medföra några svårigheter i förhållande till andra sjöfartsnationer.

Med hänvisning till det anförda – och då föredragandens anslagsberäkning inte synes böra föranleda någon erinran – tillstyrker utskottet regeringens förslag att riksdagen till Bidrag till svenska rederier för nästa budgetår anvisar ett förslagsanslag av 300 milj. kr. Motionsyrkandena avstyrks.

1.2 Befrielse från sjömansskatt m. m.

Som framgår av vad utskottet anför i det föregående meddelar föredraganden i den sjöfartspolitiska propositionen att regeringen har för avsikt att förelägga riksdagen förslag om att skattebefrielse fr. o. m. inkomståret 1989 genomförs för sjömän för inkomst på svenska handelsfartyg i fjärrfart.

Förslag om en sådan skattebefrielse har också framförts i den med anledning av den sjöfartspolitiska propositionen väckta motionen T106 (fp) samt i de under den allmänna motionstiden i januari i år väckta motionerna Sk486 (c), T65 (fp), T89 (m), T602 (c), T610 (m) och T612 (fp):

Skatteutskottet framhåller i sitt yttrande att regeringens förslag bör avvaktas och avstyrker för sin del motionsyrkandena.

För egen del vill trafikutskottet framhålla att en befrielse från sjömansskatt i enlighet med det förslag som aviseras i den sjöfartspolitiska propositionen är av stor betydelse för att stärka den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft. Skattebefrielsen framstår därför som ett oundgängligt komplement till det regeringsförslag som riksdagen nu har att ta ställning till, om det av riksdagen tidigare angivna målet att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig omfattning skall kunna uppnås. Utskottet förutsätter att de överväganden av teknisk natur som enligt propositionen är nödvändiga hinner avslutas i sådan tid att riksdagen kan besluta om att skattebefrielsen skall gälla fr. o. m. inkomståret 1989. I avvaktan på proposition i frågan synes motionsyrkandena böra lämnas utan särskild

åtgärd. Vad föredraganden anför om befrielse från sjömansskatt bör enligt utskottets mening riksdagen lämna utan erinran.

TU 1987/88: 27

Motion Sk403 (c) gäller *arbetsreseavdrag för sjömän*. Motionären begär en sådan ändring i sjömansskattereglerna att avdrag för kostnad för resa mellan bostad och arbetsplats kan erhållas.

Skatteutskottet avstyrker i sitt yttrande bifall till motionen under hänvisning bl. a. till en inom finansdepartementet pågående översyn av sjömansbeskattningen. Trafikutskottet gör ingen annan bedömning och avstyrker följaktligen även för sin del motionen.

1.3 Ett svenskt internationellt fartygsregister

Föredraganden framhåller att Sveriges redareförening har föreslagit inrättandet av ett svenskt internationellt fartygsregister, med möjligheter att tillämpa s. k. lokala avtal, som en lämplig sjöfartspolitisk åtgärd. Lokala avtal innebär att utländska besättningar kan anställas på fartyg på grundval av kollektivavtal som tecknas med de fackliga organisationerna i sjöfolkets hemländer. Föredraganden konstaterar emellertid att någon enighet bland sjöarbetsmarknadens parter inte har redovisats om förslaget. Han framhåller vidare att en sådan lösning kan sänka redarnas kostnader till en internationellt konkurrenskraftig nivå och att en sådan kostnadsnivå torde vara avgörande för förutsättningarna att bedriva en lönsam tank- och bulksjöfart. Föredraganden – som med tank- och bulksjöfart torde avse det stora tonnaget i vidsträckt oceanfart – säger sig emellertid inte vara beredd att förorda en internationell registerlösning för svenskt vidkommande.

Krav på inrättande av ett svenskt internationellt register framförs i ett flertal motioner. Det gäller sålunda de med anledning av den sjöfartspolitiska propositionen väckta motionerna T102 (m), T103 (c) och T106 (fp) samt de under den allmänna motionstiden i januari i år väckta motionerna T65 (fp), T89 (m) och T610 (m).

I motion T66 (vpk) yrkas däremot att riksdagen beslutar att säga nej till ett öppet register för sjöfarten, och i motion T104 (vpk) yrkas att riksdagen uttalar att ett s. k. öppet register aldrig kan bli aktuellt för Sveriges del.

I motion T102 (m) framhålls att föredragandens uttalanden om ett svenskt internationellt register innebär att han på ett lättvindigt sätt utesluter möjligheterna för svensk sjöfart att hävda sig på den marknad som under de närmaste åren troligen har de största möjligheterna att återhämta sig från den långvariga lågkonjunkturen, nämligen tank- och bulkmarknaden.

I motionen framhålls vidare att flertalet av de betydande västeuropeiska sjöfartsnationerna redan har inrättat eller planerar att inrätta internationella register i syfte att göra det möjligt för resp. lands handelsflotta att konkurrera på internationellt likvärdiga villkor. Motionärerna erinrar om att Norge under år 1987 införde ett internationellt register och om att i Danmark nyligen har lagts fram förslag om ett liknande register. Tidigare har Frankrike – fortsätter motionärerna – ett öppet register på Kerguelen, Storbritannien på Isle of Man och Nederländerna i Nederländska Antiller-

na. Vidare har Västtyskland genom avtal möjligheter att anlita cyprisk flagg. Spanien och Portugal utreder ett gemensamt öppet register på Madeira. Luxemburg är på väg att införa ett särskilt register öppet också för belgiska fartyg. Canada planerar ett öppet register. Förenta staterna har genom avtal med Panama och Liberia förfoganderätt över amerikanska fartyg införda i dessa länders register.

Det torde inte vara möjligt för Sverige – understryker motionärerna – att stå vid sidan av denna utveckling utan att förlora också de sista resterna av svensk sjöfart i oceanfart, med oöverskådliga verkningar för svensk industri och ekonomi som följd.

I motion T106 (fp) framhålls att principiella invändningar kan riktas mot ett internationellt register. Sverige kan dock inte i längden bortse från det förhållandet att vår sjöfart har att konkurrera med rederier i länder där dessa system blir allt vanligare.

I motion T103 (c) framhålls att ett internationellt svenskt register bör inrättas fr. o. m. nästa årsskifte och att en förebild för detta bör sökas i det internationella register som förbereds i Danmark.

I motion T104 (vpk) framhålls att vissa rederiers omätliga profithunger har lett till att den blågula flaggan och det svenska sjöfolket ansetts och anses för dyra. Bekvämlighetsflaggade fartyg innebär också – fortsätter motionärerna – ett hänsynslöst utnyttjande av ofta rättslösa människors situation, där sjöfolk i olika delar av världen spelas ut mot varandra. Att i detta läge över huvud taget överväga planer på ett öppet register är skandalöst. Den norska regeringens övergrepp, och de massiva protester detta mött i Norden, borde ha lett till att den svenska regeringen bestämt gett klara utfästelser mot ett internationellt register på ett tidigt stadium. Liknande synpunkter framförs också i motion T66 (vpk).

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa motionsyrkanden framhålla att det i likhet med föredraganden inte är berett att förorda en internationell registerlösning för svenskt vidkommande. En sådan skulle kunna innebära att man på svenska fartyg underlåter att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden – inte minst det arbetsrättsliga – i en utsträckning som synes oförenlig med svensk rättsuppfattning. Utskottet avstyrker därför yrkandena i m-, fp- och c-motionerna. Genom utskottets ställningstagande torde syftet med vpk-motionernas yrkanden få anses tillgodosett. Dessa synes därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

2 Sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas kapitalkostnader

I motion T65 (fp) framhålls att nuvarande regler för utnyttjande av *investeringsfonder* bör ändras så att dessa fonder kan utnyttjas för investeringar i begagnade fartyg.

I motionerna T103 (c) och T602 (c) begärs förslag till ändringar i reglerna om investeringsfonderna så att investeringar i svensk sjöfart underlättas.

I motion T106 (fp) yrkas att riksdagen beslutar medge rätt att utnyttja investeringsfonderna för fartygsinvesteringar.

I motion T610 (m) yrkas att riksdagen beslutar om ett frisläppande av investeringsfonderna för investeringar i fartyg.

I motion T612 (fp) framhålls att åtgärder bör vidtas för att möjliggöra användningen av näringslivets investeringsfonder i såväl nya som begagnade fartyg.

I motion T610 (m) framhålls att det är angeläget att upphäva de negativa konsekvenserna av 1973 års regler om begränsning i möjligheterna att göra *avdrag för underskott i partrederier*. Regeringen bör enligt motionären låta se över reglerna i syfte att – med garantier mot missbruk – öka tillströmningen av riskvilligt kapital till partrederier.

I motion T89 (m) framhålls bl. a. att sjöfartspolitikerna bör ta sikte på att rederiernas kapitalkostnader reduceras genom ett *sloppande av valutaregleringen*. Vidare framhåller motionärerna att *skattepolitiken* bör ges en inriktning som stimulerar enskilda och företag att investera i svenska fartyg.

I motion T103 (c) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära utredning och förslag om sådana *ändringar i kapitalplaceringsreglerna* att investeringar i svensk sjöfart underlättas.

I motion T610 (m) framhålls att *internationellt jämförbara finansieringsvillkor* av såväl nybyggt tonnage som andrahandstonnage bör utredas och övervägas.

Skatteutskottet avstyrker i sitt yttrande motionsyrkandena om ändrade regler för ianspråktagande av de allmänna investeringsfonderna och för underskottsavdrag i partrederier.

Trafikutskottet gör ingen annan bedömning och vill för egen del framhålla att det delar föredragandens uppfattning att de sjöfartspolitiska åtgärderna bör inriktas på att sänka bemanningskostnaderna samt att tillräckliga skäl för närvarande inte föreligger att föreslå åtgärder för att sänka rederiernas kapitalkostnader. Med det anförda avstyrker utskottet samtliga de motionsyrkanden som nu är i fråga.

3 Vissa sjöfartspolitiska mål

De av riksdagen år 1980 fastställda målen för sjöfartspolitikerna – som avser Sveriges utrikeshandel, beredskap och betalningsbalans – återopas i flertalet motioner till stöd för krav på vissa specificerade sjöfartspolitiska åtgärder. Målen som sådana omfattas emellertid även av särskilda yrkanden i motionerna T105 (c), T208 (c) och T602 (c).

Sålunda yrkas i den förstnämnda motionen att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna att behovet av en egen transportkapacitet inom svensk sjöfart i en kris- eller krigssituation måste beaktas vid de fortsatta övervägandena om sjöfartspolitikens utformning.

I motion T208 (c) framhålls att Sverige inte minst av beredskapsskäl måste utveckla en positiv sjöfartspolitik.

I motion T602 (c) framhålls att existensen av en svensk handelsflotta är avgörande för våra möjligheter att klara en försörjningskris i orostider. I sammanhanget betonar motionärerna att sjöfarten till sin karaktär är internationell och att sjöfartspolitikerna bör ta detta grundläggande förhållande som utgångspunkt. Särskilda svenska regler och pålagor för sjöfartsnärings-

en kan medföra att denna slås ut. Vidare framhåller motionärerna att sjöfartsnettot för år 1988 uppgår till 7 miljarder kronor och att sjöfartspolitikerna bör inriktas på att stärka sjöfartsnettot.

I motion T610 (m) åberopas målen för sjöfartspolitikerna och framhålls att denna nu i första hand bör baseras på en strategi för överlevnad.

Utskottet vill med anledning av samtliga dessa yrkanden framhålla att det i sitt betänkande TU 1987/88: 8 åberopade de av riksdagen fastställda sjöfartspolitiska målen till stöd för sitt av riksdagen bifallna förslag att regeringen skulle förelägga riksdagen en proposition med förslag till långsiktiga åtgärder i syfte att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning. Regeringen har enligt utskottets mening genom de förslag den nu framlägger och aviserar tillgodosett riksdagens önkemål i en väl avvägd omfattning. De grundläggande principerna för sjöfartspolitikerna enligt 1980 års riksdagsbeslut ligger fast. Utskottet utgår från att de föreslagna och aviserade åtgärderna är av långsiktig karaktär. Någon riksdagens åtgärd med anledning av de motionsyrkanden som nu är i fråga synes med hänvisning till det anförda inte för närvarande erforderlig. Yrkandena avstyrks följaktligen.

4 Trafikpolitiska aspekter på sjöfarten m. m.

I motion T602 (c) framhålls sjöfartens fördelar från miljö- och energipolitiska synpunkter. En viss godsmängd kräver fem gånger så mycket energi – säger motionärerna – när den transporteras med lastbil som när den transporteras med fartyg. Därför måste alla möjligheter att föra över långväga transporter från lastbilar till fartyg utnyttjas. Vidare bör konkurrensförhållandena mellan järnväg och sjöfart utvecklas på ett sunt sätt. Från övergripande trafikpolitiska synpunkter sett är det enligt motionärerna angeläget att järnvägens ökade godsandelar tas från de långväga landsvägstransporterna och inte från närsjöfarten.

I motion T44 (s) framhålls att det bör vara möjligt att genom statliga styr- och stimulansåtgärder föra över transporter av farligt gods från lastbil till kustsjöfarten.

I motion T104 (vpk) framhålls att fortsatta satsningar på tunga och miljöförstörande landsvägstransporter rubbar underlag och förutsättningar för såväl sjöfarten som järnvägstrafiken. De båda senare transportområdena är – betonar motionärerna – de klart mest energisnåla och miljövänliga. Ett sjöfartspolitiskt program bör utarbetas – med nationell suveränitet, tryggad miljö och samhällsekonomiska aspekter som utgångspunkter – i syfte att rädda och upprätthålla svensk sjöfart.

Med anledning av dessa motionsyrkanden vill utskottet erinra om att frågan om trafikens kostnadsansvar, dvs. hur skatter och avgifter inom transportsektorn bör utformas, har givits en central ställning i den trafikpolitiska propositionen. Den av regeringen föreslagna och av riksdagen godkända grundprincipen (prop. 1987/88: 50 bil 1, TU 13, rskr. 159) är att de avgifter som tas ut av trafiken som ersättning för utnyttjandet för den av samhället tillhandahållna infrastrukturen skall utformas så att de täcker de totala samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. För att

stimulera en utveckling i miljövänlig riktning bör alla trafikslag belastas med kostnaderna för den miljöpåverkan de förorsakar. Skatter och avgifter som inte är trafikpolitiskt motiverade skall utformas likformigt för olika transportalternativ.

Det finns inte – framhåller föredraganden i sjöfartsavsnittet av den trafikpolitiska propositionen – någon anledning från statens sida att ingripa i företagets val av transportlösningar. Kundernas krav måste få styras av de fördelar som olika transportalternativ kan erbjuda. Vid den bedömningen är det inte enbart undervägskostnaden som är avgörande. Varans värde, få omlastningar, kundens krav på leveransstorlek, punktlighet, tidsfaktorn och risk för godsskador är exempel på faktorer som styr det slutliga valet. Näringslivets förändrade krav på transportsystem har styrt efterfrågan mot relativt snabba och samtidigt mer frekventa transporter. För när sjöfarten ligger den huvudsakliga konkurrensfördelen i att kunna transportera relativt stora godsmängder vid ett och samma tillfälle.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran.

I sammanhanget förtjänar nämnas att statens räddningsverk nyligen redovisat ett uppdrag av regeringen att i samråd med bl. a. trafiksäkerhetsverket utarbeta riktlinjer för vägvalsstyrning för transporter med farligt gods. Räddningsverket förordar i sin rapport bl. a. att vägvalsstyrningen sker genom rekommendationer om färdvägar och i undantagsfall genom förbud. Ärendet bereds för närvarande i regeringskansliet.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionerna T44 (s), T104 (vpk) yrkande 1 och T602 (c) yrkande 4. Vad föredraganden i den trafikpolitiska propositionen anfört om sjötransporternas och svensk sjöfarts utveckling bör riksdagen enligt utskottets mening lämna utan erinran.

5 Övriga frågor

I motion T104 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag syftande till att utveckla miljövänlig kust- och inrikessjöfart genom *samhällsägda rederiverksamhet*.

Utskottet ser för sin del inget skäl att överföra kust- och inrikessjöfart i samhällets ägo och avstyrker därför motionsyrkandet.

I motion T607 (s) framhåller motionärerna att tanken på att inrätta ett svenskt internationellt register i grunden är felaktig. Sjöfartens problem – betonar motionärerna – löses inte genom inrättande av fler bekvämlighetsregister. Det är tvärtom bristen på nationell och internationell reglering samt kontroll av sjöfartens villkor som är problemet. Sverige bör därför arbeta för initiativ i internationella samarbetsorgan med inriktning på att uppnå internationella överenskommelser om *avveckling av bekvämlighetsregistren*. Detta är särskilt angeläget – framhåller motionärerna – från miljösynpunkt, då det bekvämlighetsflaggade tonnaget står för merparten av miljöförstörande haverier och oljeutsläpp. Bristen på säkerhetslagstiftning eller obefintlig kontroll är en av grunderna för bekvämlighetsregistren.

I motion T610 (m) framhålls att Sverige i internationella sammanhang bör verka för en sundare utveckling av sjöfartens internationella villkor.

Enligt utskottets mening kan internationella register som t. ex. det norska inte oreserverat betecknas som bekvämlighetsregister. Som framgår av den trafikpolitiska propositionen tillämpas för fartyg som införs i detta register de säkerhets-, minimibemannings- och arbetstidsregler, varom internationella överenskommelser träffats inom ramen för det arbete som bedrivs av FN:s fackorgan Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella arbetsorganisationen (ILO).

I 1980 års sjöfartspolitiska beslut framhölls att bekvämlighetsflaggen utgör ett ovälkommet inslag i världssjöfarten och att Sverige bör verka för internationell enighet om att undanröja skadeverkningarna av bekvämlighetsflottornas verksamhet.

Det finns enligt utskottets mening ingen anledning att ändra denna inställning. Arbetet med att undanröja skadeverkningarna bör i första hand inriktas på att söka tillgodose högt ställda krav på fartygens säkerhet och på goda arbetsförhållanden för de anställda.

Med stöd av en överenskommelse år 1982 är sjöfartsverket och sjöfartsmyndigheterna i 13 andra västeuropeiska länder engagerade i ett samarbete för hamnstatskontroll. Samarbetet syftar till att säkerställa att fartyg av alla nationaliteter som besöker någon av de 14 staternas hamnar uppfyller krav av det angivna slaget. Fartygen kan underkastas inspektioner, varvid undersöks t. ex. skrov, stabilitet, livbåtar, maskineriets driftsäkerhet, lastens fördelning, anordningar för hantering av oljeavfall samt arbetarskyddet och arbetsmiljön. Om inspektionen ger vid handen att fartyget har brister av betydelse för säkerheten, den marina miljön eller de ombordställdas hälsa, får det hållas kvar i hamn till dess bristerna avhjälpits. Om detta inte är möjligt, kan nyttjandeförbud utfärdas.

Sverige deltar vidare aktivt i arbetet inom IMO och ILO i syfte att ytterligare förbättra fartygssäkerheten och arbetsförhållandena ombord.

Vad utskottet nu anfört synes ägnat att tillgodose syftet med de motionsyrkanden som nu är i fråga. Dessa bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

I motionerna T89 (m) och T610 (m) framställs önskemål om ett *upphävande av flagglagen*.

Lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg – den s.k. flagglagen – föreskriver att svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlätas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt.

Lagen gällde ursprungligen till utgången av juni 1978. Giltighetstiden har emellertid förlängts vid flera tillfällen, senast i december 1986 (prop. 1986/87: 29, TU 4, rskr. 48).

I den sistnämnda propositionen framhölls att frågan om s. k. bare-boat charter ligger utflaggningsfrågan nära och att regeringen hade tillsatt en särskild utredare med uppdrag att utreda frågor med anknytning till bare-boat charter över gränserna, den s. k. skeppslegoutredningen. I direktiven

(dir. 1985: 5) påtalades det nära sambandet mellan frågorna om uthyrning och om överlåtelse av fartyg till utlänning. Bl. a. framhölls att det inte är godtagbart att avtal om uthyrning av fartyg till utlänning sluts för att kringgå bestämmelserna om tillstånd enligt flagglagen. Skeppslegoutredningen hade därför att ta ställning till bl. a. om bare-boat charter till utlänning skulle kräva tillstånd. I avvaktan på resultatet av skeppslegoutredningen föreslog regeringen att flagglagen skulle ges fortsatt giltighet till utgången av år 1989. Riksdagen biföll förslaget.

Utredningens betänkande Skeppslega till utlänning. Tillstånd, dispenser, flaggskifte (SOU 1987: 27) har, enligt vad utskottet erfarit, remissbehandlats. Ärendet bereds för närvarande inom regeringskansliet. Mot den angivna bakgrunden finner utskottet ej skäl att nu ompröva riksdagens beslut om förlängning av lagens giltighetstid och avstyrker därför motionsyrkandena.

I motion T610 (m) framhålls att det är ett oavvisligt överlevnadsvillkor för svensk sjöfart att dess konkurrenssituation inte försvåras till följd av att Sverige inte följer eller omfattas av *EG:s regler på sjöfartsområdet*.

I proposition 1987/88: 66 om Sverige och den västeuropeiska integrationen framhålls att EG:s regelsystem på sjöfartsområdet i dag inte kan sägas vålla några svårigheter för svensk sjöfart. En slutlig bedömning kan dock göras först när man ser hur regelsystemet tillämpas. Om liberalisering av inrikes- och kusttrafik skulle bli aktuell inom EG-marknaden, dvs. om cabotage tillåts, kan detta få konsekvenser för Sveriges del. Våra kustsjöfartsavtal med EG-medlemmar som t. ex. Nederländerna och Storbritannien måste då förmodligen revideras.

Vad sålunda anförts i proposition 1987/88: 66 är enligt utskottets mening ägnat att tillgodose syftet med ifrågavarande motionsyrkande. Det bör följaktligen kunna lämnas utan särskild åtgärd.

6 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *sociala avgifter*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 129 samt med avslag på motionerna 1987/88: Sf340 (c), 1987/88: T65 (fp) yrkande 20 i denna del, 1987/88: T102 (m) yrkandena 2-3, 1987/88: T106 (fp) yrkandena 1 och 3, 1987/88: T602 (c) yrkande 7 i denna del, 1987/88: T610 (m) yrkande 3 och 1987/88: T612 (fp) i denna del till *Bidrag till svenska rederier* för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag av 300 000 000 kr.,

2. beträffande *befrielse från sjömansskatt*

att riksdagen lämnar utan erinran vad som härom anförts i proposition 1987/88: 129 samt lämnar motionerna 1987/88: Sk486 (c), 1987/88: T65 (fp) yrkande 20 i denna del, 1987/88: T89 (m) yrkande 19 i denna del, 1987/88: T106 (fp) yrkande 2, 1987/88: T602 (c) yrkande 7 i denna del, 1987/88: T610 (m) yrkande 2 och 1987/88: T612 (fp) i denna del utan särskild åtgärd,

3. beträffande *arbetsreseavdrag för sjömän*
att riksdagen avslår motion 1987/88:Sk403 (c),

4. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 20 i denna del, 1987/88:T89 (m) yrkande 19 i denna del, 1987/88:T102 (m) yrkande 1, 1987/88:T103 (c) yrkande 1, 1987/88:T106 (fp) yrkande 4 och 1987/88:T610 (m) yrkande 14 samt lämnar motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 25 och 1987/88:T104 (vpk) yrkande 2 utan särskild åtgärd,

5. beträffande *sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas kapitalkostnader*

att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 20 i denna del, 1987/88:T89 (m) yrkande 19 i denna del, 1987/88:T103 (c) yrkande 2, 1987/88:T106 (fp) yrkande 5, 1987/88:T602 (c) yrkande 8, 1987/88:T610 (m) yrkandena 4–6 och 1987/88:T612 (fp) i denna del,

6. beträffande *vissa sjöfartspolitiska mål*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T105 (c), 1987/88:T208 (c) yrkande 3, 1987/88:T602 (c) yrkandena 1–3 och 1987/88:T610 (m) yrkande 1,

7. beträffande *trafikpolitiska aspekter på sjöfarten m. m.*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T44 (s), 1987/88:T104 (vpk) yrkande 1 och 1987/88:T602 (c) yrkande 4 lämnar utan erinran vad som i proposition 1987/88: 50 bilaga 1 anförs om sjötransporternas och svensk sjöfarts utveckling,

8. beträffande *samhällsägddederiverksamhet*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T104 (vpk) yrkande 3,

9. beträffande *avveckling av bekvämlighetsregistren m. m.*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T607 (s) och 1987/88:T610 (m) yrkande 16 utan särskild åtgärd,

10. beträffande *upphävande av flagglagen*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T89 (m) yrkande 19 i denna del och 1987/88:T610 (m) yrkande 8,

11. beträffande *EG:s regler på sjöfartsområdet*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T610 (m) yrkande 15 utan särskild åtgärd.

Stockholm den 19 maj 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Olle Gråhn (fp), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Anneli Hulthén (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp), Rune Thorén (c) och Sven-Olof Nordlund (s).

Reservationer

1. Sociala avgifter (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 10 börjar med "Med anledning" och på s. 11 slutar med "Motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening utgör det av regeringen föreslagna bidraget till svenska rederier en mindre lyckad lösning för att få till stånd den erforderliga förstärkningen av den svenska rederinäringens internationella konkurrenskraft. Förslaget innebär att näringen blir beroende av årliga politiska beslut och står därför inte i överensstämmelse med det av riksdagen uttalade önskemålet att få sig förelagd förslag till *långsiktiga* åtgärder, som gör det möjligt att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig omfattning.

Härtill kommer de enligt utskottets mening allvarliga riskerna att stödet kan förorsaka motåtgärder från konkurrerande sjöfartsnationer eller andra komplikationer i förhållande till dessa länder.

Sådana problem kan undvikas om man lagstiftningsvägen vidtar åtgärder i syfte att minska de sociala avgifterna för det berörda sjöfolket och överlåter åt arbetsmarknadsparterna att träffa överenskommelser om det sociala skyddet.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet regeringens förslag att riksdagen till bidrag till svenska rederier för nästa budgetår anvisar ett förslagsanslag av 300 milj. kr.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag om en sådan sänkning av de lagstadgade sociala avgifterna för ombordanställda i fjärrfart att rederiernas kostnader för dessa avgifter kraftigt reduceras. Förslaget bör föreläggas riksdagen i så god tid att nya regler kan träda i kraft den 1 januari 1989.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker motionerna T102 (m) yrkande 2 och T106 (fp) yrkande 1 samt att syftet med de övriga motionsyrkandena som nu är i fråga torde få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *sociala avgifter*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T102 (m) yrkande 2 och 1987/88:T106 (fp) yrkande 1 samt med anledning av motionerna 1987/88:Sf340 (c), 1987/88:T65 (fp) yrkande 20 i denna del, 1987/88:T102 (m) yrkande 3, 1987/88:T106 (fp) yrkande 3, 1987/88:T602 (c) yrkande 7 i denna del, 1987/88:T610 (m) yrkande 3 och 1987/88:T612 (fp) i denna del *dels* avslår regeringens förslag i proposition 1987/88: 129 att till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 300 000 000 kr., *dels* som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 4)

TU 1987/88: 27

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m), Anna Wohlin-Andersson (c) Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt m-, fp- och c-motionerna talar för att ett internationellt fartygsregister bör införas även i Sverige.

Regeringen bör därför skyndsamt låta utreda förutsättningarna härför. Erfarenheterna från Norge och Danmark bör därvid kunna tjäna som vägledning. Förslag på grundval av utredningsarbetet bör med minsta möjliga tidsutdräkt och ej senare än under 1988/89 års riksmöte föreläggas riksdagen.

Vad utskottet nu anfört – och som i huvudsak torde tillgodose syftet med ifrågavarande motionsyrkanden – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Vpk-yrkandena avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 20 i denna del, 1987/88:T89 (m) yrkande 19 i denna del, 1987/88:T102 (m) yrkande 1, 1987/88:T103 (c) yrkande 1, 1987/88:T106 (fp) yrkande 4 och 1987/88:T610 (m) yrkande 14 samt med avslag på motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 25 och 1987/88:T104 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 4 – motiveringen)

Viola Claesson (vpk) anser att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig helt till de överväganden som enligt vpk-motionerna talar för att statsmakterna med största bestämdhet bör avvisa varje förslag om att införa ett s. k. internationellt eller öppet fartygsregister i Sverige.

Med det anförda avstyrker utskottet yrkandena i m-, fp- och c-motionerna. Syftet med vpk-motionernas yrkanden torde genom utskottets ställningstagande få anses tillgodosett. Dessa synes därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

4. Sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas kapitalkostnader (mom. 5).

TU 1987/88:27

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Trafikutskottet gör" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

För egen del vill trafikutskottet erinra om att de svenska rederiernas negativa ekonomiska utveckling under ett flertal år har omöjliggjort investeringar i nya fartyg och att rederierna inte heller haft möjlighet att beställa billigt andrahandstonnage vid lågkonjunkturerna. En förutsättning för att en svensk handelsflotta av rimlig omfattning skall kunna bibehållas är därför att investeringar i fartyg underlättas och stimuleras. Sådana åtgärder utgör också ett nödvändigt inslag i en långsiktig sjöfartspolitik. De allmänna investeringsfonderna får enligt gällande regler endast tas i anspråk för nya fartyg. Enligt utskottets mening bör denna begränsning nu tas bort och regeringen förelägga riksdagen erforderligt lagförslag om att de allmänna investeringsfonderna skall kunna tas i anspråk även för begagnade fartyg.

Skattepolitiken bör vidare enligt utskottets mening ges en sådan utformning att den stimulerar till nyinvesteringar i fartyg. 1973 års regler om begränsning av rätten att göra avdrag för underskott i partrederi bör i det sammanhanget bli föremål för en översyn.

Vad utskottet nu anfört – och som i huvudsak torde tillgodose syftet med de motionsyrkanden som nu är i fråga – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas kapitalkostnader*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T65 (fp) yrkande 20 i denna del, 1987/88:T89 (m) yrkande 19 i denna del, 1987/88:T103 (c) yrkande 2, 1987/88:T106 (fp) yrkande 5, 1987/88:T602 (c) yrkande 8, 1987/88:T610 (m) yrkandena 4–6 och 1987/88:T612 (fp) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

5. Vissa sjöfartspolitiska mål (mom. 6)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

I sitt betänkande TU 1987/88: 8 betonade utskottet vikten av långsiktiga sjöfartspolitiska åtgärder.

Det förslag som regeringen nu lägger fram kännetecknas dock enligt utskottets mening av bristande långsiktighet.

I betänkandet framhölls vidare fördelarna av att inom landet kunna bevara en internationellt inriktad sjöfartsnäring av rimlig omfattning liksom näringens betydelse från beredskapssynpunkt och för Sveriges bytesbalans. Utskottet underströk också att sysselsättningsaspekterna inte endast berör de ombordanställda utan också andra sjöfartsanknutna verksamheter än själva fartygsdriften.

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.

Ett grundläggande motiv för att behålla en svensk handelsflotta är nödvändigheten av att Sverige har en egen transportkapacitet i en kris- eller krigssituation. Det är då tillgängligheten sätts på prov. Om och när stora delar av sjöfarten behövs för militära ändamål samtidigt som lager ska byggas upp för att klara en avspärning ställer nationerna krav på att få disponera de fartyg som bär deras flagg. Om få fartyg eller ett otillräckligt antal fartyg bär svensk flagg innebär detta en katastrof i försörjningshänseende.

I ett läge där den svenska handelsflottan minskat kraftigt torde samhällets sårbarhet ha ökat väsentligt vad gäller sjötransporter. Att med en kraftigt decimerad handelsflotta planera för ett antagande om ökad import i ett avspärningsläge är inte realistiskt.

Utskottet finner det anmärkningsvärt att regeringen underlåtit att för riksdagen redovisa överväganden huruvida de förslag som läggs fram och aviseras i den sjöfartspolitiska propositionen är tillräckliga för att de av riksdagen angivna målen för sjöfartspolitiken skall kunna uppfyllas.

En analys av dessa måls betydelse för utformningen av en långsiktig sjöfartspolitik bör enligt utskottets mening ske utan dröjsmål och redovisas i den aviserade propositionen om befrielse från sjömansskatt.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. *beträffande vissa sjöfartspolitiska mål*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T105 (c), 1987/88:T208 (c) yrkande 3, 1987/88:T602 (c) yrkandena 1–3 och 1987/88:T610 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Trafikpolitiska aspekter på sjöfarten m. m. (mom. 7)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Med anledning" och på s. 16 slutar med "utan erinran" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det från miljö- och energipolitisk synpunkt är angeläget att i största möjliga utsträckning föra över godstransporter från lastbilar till fartyg.

Ett sjöfartspolitiskt program med den inriktning som förordas i vpk-motionen bör utarbetas genom regeringens försorg och föreläggas riksdagen.

Det betyder att till grund för programmet bör ligga överväganden inte endast om erforderligheten av att föra över godstransporter från lastbilar till fartyg.

En utgångspunkt för programmet bör vara den från beredskapssynpunkt alarmerande situationen för svensk handelssjöfart samt det förhållandet att redarnas kortsiktiga intressen i längden är oförenliga med målet att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad.

Programmet bör syfta till en sjöfartspolitik som genom att slå vakt om nationell suveränitet, tryggad miljö och samhällsekonomiska överväganden säkerställer upprätthållandet av svenskflaggad sjöfart.

Med det anförda tillstyrker utskottet yrkandet i vpk-motionen.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med yrkandena i s- och c-motionerna torde få anses i huvudsak tillgodosett.

Vad utskottet nu anför bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *trafikpolitiska aspekter på sjöfarten m. m.*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T104 (vpk) yrkande 1 samt med anledning *dels* av vad som i proposition 1987/88: 50 bilaga 1 anføres om sjötransporternas och svensk sjöfarts utveckling, *dels* av motionerna 1987/88:T44 (s) och 1987/88:T602 (c) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

7. Samhällsägda rederiverksamhet (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet ser" och slutar med "därför motionsyrkandet" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är redarnas kortsiktiga intressen oförenliga med målet att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel skall kunna bedrivas på ett effektivt sätt till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. En tryggad försörjningsberedskap måste utgå från ett samhälleligt ägande av fartygen och ökat inflytande för de ombordanställda. Det samhälleliga ägandet bör till en början avse tonnage som används i kust- och inrikessjöfart, varvid bör säkerställas att gods från lastbilar i största möjliga utsträckning förs över till sådant tonnage. Regeringen bör förelägga riksdagen förslag med nu angivna inriktning.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

Vad utskottet nu anför bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *samhällsägda rederiverksamhet*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T104 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "särskild åtgärd" bort ha följande lydelse:

De osunda konkurrensförhållandena inom den internationella sjöfarten finner ett av sina mest frånstötande uttryck i den allt ymnigare förekomsten av bekvämlighetsregister eller vad som med förskönande omskrivningar också kallas "internationella register", "öppna register" och "lågkostnadsregister".

Enligt vad utskottet erfarit överväger man numera också inom EG att införa ett för EG-staterna gemensamt bekvämlighetsregister.

Sverige bör enligt utskottets mening inte bara säga ett bestämt nej till ett bekvämlighetsregister för egen del utan också med kraft verka på det internationella planet för en avveckling av alla former av sådana register.

Vad utskottet nu anfört – och som i huvudsak torde tillgodose syftet med motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *avveckling av bekvämlighetsregistren m. m.*
att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T607 (s) och 1987/88:T610 (m) yrkande 16 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Upphävande av flagglagen (mom. 10)

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "I den" och på s. 18 slutar med "därför motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Flagglagen har enligt utskottets mening inte fyllt någon annan funktion än att försvåra den internationalisering av svensk sjöfart som varit nödvändig i avsaknad av en aktiv sjöfartspolitik. Det svenskflaggade tonnage har trots lagen minskat med 80%, och bemanningen har halverats. Utan utflaggning hade den svenskägda handelsflottan troligen varit ännu mindre än i dag.

Med hänvisning till det anförda förordar utskottet att regeringen förelägger riksdagen förslag om upphävande av flagglagen med verkan från den 1 januari 1989.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motionsyrkandena – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *upphävande av flagglagen*
att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T89 (m) yrkande 19 i denna del och 1987/88:T610 (m) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Sociala avgifter (mom. 1)

Anna Wohlin-Andersson och Rune Thorén (båda c) anför:

Vi skulle i och för sig hellre ha sett ett regeringsförslag om sänkta socialavgifter än det nu föreliggande förslaget om statliga subventioner till rederinäringen.

Det är emellertid angeläget att sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas bemanningskostnader vidtas med minsta möjliga tidsutdräkt. Vi har därför inte motsatt oss regeringens förslag.

1987/88:8 y

om vissa sjöfartspolitiska åtgärder

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har berett skatteutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens proposition 1987/88:129 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder jämte motioner.

Skatteutskottet har tidigare överlämnat motionerna Sk403 av Martin Olsson (c) och Sk486 av Alf Svensson (c) till trafikutskottet.

Skatteutskottet får anföra följande.

Riksdagen har under hösten 1987 beslutat begära att regeringen lägger fram förslag till åtgärder som syftar till att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig omfattning.

I proposition 1987/88:129 föreslår regeringen åtgärder som syftar till att reducera bemanningskostnaderna för svenska handelsfartyg i fjärrfart till den nivå som gäller för utländska fartyg under det s.k. internationaliseringsavtalet. De åtgärder regeringen föreslår är dels ett särskilt statsbidrag till svenska rederier som har anställda ombord på svenska handelsfartyg i fjärrfart, dels en befrielse från sjömansskatten vid tjänstgöring ombord på sådana fartyg. I propositionen föreslår regeringen att riksdagen anvisar medel till statsbidraget. När det gäller skattebefrielse anförs att ett förslag inte kan läggas fram nu eftersom de tekniska frågorna kräver ytterligare överväganden. Utgångspunkten för det fortsatta beredningsarbetet är att skattebefrielsen skall gälla fr.o.m. inkomståret 1989. Riksdagen bereds i denna del tillfälle att ta del av vad som anförs.

I motionerna T65 av Ingemar Eliasson m.fl. (fp), T89 av Carl Bildt m.fl. (m), T103 av Anna Wohlin-Andersson (c), T106 av Ingemar Eliasson m.fl. (fp), T602 av Anna Wohlin-Andersson m.fl. (c), T610 av Sonja Rembo (m), T612 av Erling Bager och Lennart Alsén (fp) och Sk486 av Alf Svensson (c) framställs dels yrkanden om att sjömansskatten skall lindras eller slopas, dels yrkanden om utvidgade möjligheter att använda de allmänna investeringsfonderna för investeringar i nya och begagnade fartyg.

Enligt utskottet bör regeringens förslag om en befrielse från sjömansskatten nu avvaktas. Utskottet avstyrker därför de motionsyrkanden som går ut på en befrielse från eller en lindring i sjömansbeskattningen.

När det gäller de allmänna investeringsfonderna får dessa användas för underhåll, reparation, ombyggnad eller avskrivning av fartyg. Fonderna får emellertid inte tas i anspråk för begagnade fartyg. Anledningen är dels att

fondernas primära syfte är att ge företagen möjligheter att under goda år avsätta viss del av sina vinster för att bygga upp ett kapital som i sämre tider kan användas för investeringar, dels att en utvidgning till begagnade inventarier medför en risk för missbruk. Enligt utskottet bör denna begränsning kvarstå. Utskottet avstyrker med det anförda motionsyrkandena om ändrade regler för ianspråkstagande av de allmänna investeringsfonderna.

Sammanfattningsvis avstyrker utskottet således motionerna T65 yrkande 20, T89 yrkande 19, T103 yrkande 2, T106 yrkande 2 och 5, T602 yrkande 8, T610 yrkande 2 och 5, T612 och Sk486.

I motion T610 yrkande 4 framhåller Sonja Rembo (m) att det är angeläget att upphäva de negativa konsekvenserna av 1973 års regler om begränsning i möjligheterna att göra avdrag för underskott i bl.a. partrederier. Sonja Rembo yrkar att riksdagen begär en översyn av dessa regler.

Partrederi föreligger när flera gemensamt driver sjöfart med eget fartyg. Den civilrättsliga regleringen finns i sjölagen (1891:35 s. 1). Partrederierna taxeras inte utan deras inkomst beskattas hos delägarna med utgångspunkt i ett belopp som svarar mot vars och ens andel av rederiets inkomst. År 1973 infördes särskilda regler för att hindra skatteflykt bl. a. genom kontraktsavskrivning. Fysiska personer och fåmansbolag får enligt dessa regler inte utnyttja underskott till följd av kontraktsavskrivning mot annan inkomst än inkomst av rederi-, luftfarts- eller varvsrörelse. Detsamma gäller i fråga om underskott som uppkommit på grund av avskrivning med mer än 10 % av anskaffningsvärdet för fartyg eller 15 % av anskaffningsvärdet för luftfartyg. Underskott som inte har kunnat utnyttjas under ett beskattningsår får utnyttjas under en följande sexårsperiod. Begränsningsregeln tillämpas inte i fråga om fiskeskepp eller kontrakt på fiskeskepp om den skattskyldige är yrkesfiskare. Föreligger synnerliga skäl får regeringen medge undantag från begränsningsregelns tillämpning.

Företagsskatteskommittén (B 1979:13) lade i juni 1984 fram delbetänkandet (SOU 1984:70) Staketmetoden, en ny metod för beskattning av enskild näringsverksamhet. I betänkandet föreslog kommittén en modell för beskattning av näringsverksamhet som bygger på grundtanken att i verksamheten uppkommen vinst (inkomst av näringsverksamhet) som näringsidkaren låter vara kvar i verksamheten endast skall beskattas med en lågprocentig proportionell statlig skatt. Vinst som näringsidkaren tar ut för att användas för konsumtion eller annat privat ändamål (inkomst av eget företag) skall däremot på vanligt sätt beskattas enligt den för fysiska personer gällande progressiva skatteskalen. I den mån näringsidkaren skjuter till medel för att täcka underskott i verksamheten skall näringsidkaren ha rätt att göra ett motsvarande allmänt avdrag i den egna självdeklarationen. Kommitténs förslag är för närvarande föremål för överväganden i finansdepartementet.

Våren 1986 konstaterade utskottet när det gällde frågan om beskattningort att partrederiernas akuta ekonomiska situation gjorde att staketmodellens genomförande inte kunde avvaktas. Utskottet framhöll då i sitt betänkande SkU 1985/86:28 s. 32 att det fanns anledning att överväga en mer generell rätt till kvittning mellan kommunerna. Problemet har fått sin lösning genom att

all inkomst fr.o.m. 1988 års taxering beskattas i hemortskommunen.

Enligt utskottet finns det mot den angivna bakgrunden och med hänsyn till de av regeringen föreslagna åtgärderna inte anledning att för närvarande göra ändringar i 1973 års begränsningsregler. Utskottet avstyrker motion T610 yrkande 4.

Slutligen yrkas i motion Sk403 av Martin Olsson (c) att sjömansskattereglerna ändras så att avdrag för kostnad för resa mellan bostad och arbetsplats kan erhållas.

Sjömansskatten är en definitiv källskatt och är i allmänhet lägre än skatten på motsvarande landinkomst. Dess karaktär av definitiv källskatt medför fördelar för såväl de skattskyldiga som myndigheterna. Detta gör enligt utskottet att vissa skatteförmåner och en del ojämnheter i beskattningen bör kunna accepteras. I finansdepartementet pågår dessutom för närvarande arbete med en allmän förändring av sjömansbeskattningen (jfr prop. 1987/88:34, SkU 18). Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet även motion Sk403.

Stockholm den 26 april 1988

På skatteutskottets vägnar

Jan Bergqvist

Närvarande: Jan Bergqvist (s), Knut Wachtmeister (m), Olle Westberg (s), Bo Forslund (s)*, Kjell Johansson (fp), Stig Josefson (c), Torsten Karlsson (s), Bo Lundgren (m), Anita Johansson (s)*, Karl-Anders Petersson (c), Sverre Palm (s), Margit Gennser (m), Gunnar Nilsson (s), Leif Olsson (fp), Paul Lestander (vpk)* och Sylvia Lindgren (s).

* Ej närvarande vid justeringen.

Avvikande mening

Knut Wachtmeister (m), Kjell Johansson (fp), Stig Josefson (c), Bo Lundgren (m), Karl-Anders Petersson (c), Margit Gennser (m) och Leif Olsson (fp) anför:

Den svenska sjöfartsnäringens hela existens är nu hotad som en följd av regeringens underlåtenhet att vidta nödvändiga och snabba åtgärder. De åtgärder som redovisas i propositionen avser endast bemanningskostnaderna, och det råder dessutom osäkerhet om när en befrielse från sjömansskatt kan börja gälla. Det finns enligt vår mening anledning att göra en förnyad framställning till regeringen av innebörd att förslaget om en befrielse från sjömansskatten bör läggas fram i så god tid att det kan gälla fr.o.m. den 1 januari 1989. Vidare föreslås i propositionen inte några åtgärder som syftar till lindring i rederiernas kapitalkostnader. De svenska rederiernas negativa ekonomiska utveckling har under ett flertal år omöjliggjort investeringar i

nya fartyg, och rederierna har inte heller haft möjlighet att beställa billigt andrahandstonnage vid lågkonjunkturerna. En förutsättning för att en svensk handelsflotta av rimlig omfattning skall kunna bibehållas är därför att investeringar i fartyg underlättas och stimuleras. Denna åtgärd utgör också ett nödvändigt inslag i en långsiktig sjöfartspolitik. De allmänna investeringsfonderna får enligt gällande regler endast tas i anspråk för nya fartyg. Enligt vår mening bör denna begränsning nu tas bort. En lagändring som gör att de allmänna investeringsfonderna kan tas i anspråk även för begagnade båtar bör därför begäras. Vidare bör regeringen ges till känna behovet av en skattepolitik som stimulerar till investeringar i fartyg. Slutligen anser vi att riksdagen bör begära en översyn av 1973 års regler om begränsning av rätten att göra avdrag för underskott i partrederi.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Propositionsförslag	2
Proposition 1987/88: 50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)	2
Proposition 1987/88: 129	2
Motionerna	2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88: 129	2
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88: 50	3
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988	4
Yttrande från annat utskott	5
Inledning	5
Propositionernas huvudsakliga innehåll	7
Utskottet	9
1 Sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas bemaningskostnader	9
1.1 Sociala avgifter	9
1.2 Befrielse från sjömansskatt m. m.	11
1.3 Ett svenskt internationellt fartygsregister	12
2 Sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att minska rederiernas kapitalkostnader	13
3 Vissa sjöfartspolitiska mål	14
4 Trafikpolitiska aspekter på sjöfarten m. m.	15
5 Övriga frågor	16
6 Hemställan	18
Reservationer	20
Särskilt yttrande	26
Skatteutskottets yttrande SkU 1987/88: 8 y om sjöfartspolitiska åtgärder	27

