

Motion till riksdagen

1989/90:T608

av Elving Andersson m.fl. (c)

Sjöfart

Betydelsen av en svensk rederinäring och en svenskflaggad handelsflotta är mångfacetterad:

- den fyller de behov som uppstår av blotta det faktum att så gott som hela den svenska utrikeshandeln av geografiska skäl måste transporteras på köl (se bilaga).
- den ger exportinkomster.
- den ger inflytande över transportererna inom samt från och till Sverige.
- den är en betydande beredskapsresurs.
- den leder den internationella skeppstekniska utvecklingen mot mera miljövänliga fartyg och transportsystem.
- den kan utveckla alternativa transportsystem för avlastning av de hårt ansträngda och mer miljöstörande landtransportmedlen.
- den vidmakthåller internationella kontakter.

Sjöfarten är således en omistlig resurs. Den bör ges arbetsförutsättningar som främjar ytterligare utveckling. För att hantera sjöfartens problem och möjligheter krävs ett helhetsgrepp där aspekterna bytesbalans, transportpolitik, miljöhänsyn, transportekonomi, internationalism och nationell beredskap beaktas.

Regeringen betonar numera endast beredskapsskålet vid sjöfartspolitikens utformning.

Centerpartiet har aktivt medverkat till införandet av det nuvarande sjöfartsstödet. Det var nödvändigt för många rederiers överlevnad att deras internationella konkurrenskraft stärktes. Det behovet består alltjämt. Grunden för sjöfartspolitiken bör nu breddas så att alla aspekter beaktas.

Trepartsöverläggningar

Det är viktigt att partsintressena i sjöfartsnäringen kommer till tals när det gäller utformningen av en framtidsinriktad näringspolitik på sjöfartsområdet. Därför bör regeringen ta initiativ till trepartsöverläggningar (sambället, rederinäringen och fackliga organisationer) i syfte att nå fram till en på en helhetssyn grundad ny näringspolitik för de svenska rederierna som internationellt verkande företag.

Sjöfartens roll i den svenska transportpolitiken och sjötransporternas för- och nackdelar ur miljösynpunkt bör göras till föremål för nya överväganden.

I det följande tas upp några frågor och krav som bör leda till åtgärder utan vidare tidsutdräkt. Först en beskrivning av den aktuella situationen för handelsflottan:

Förklaringen till att svenska handelsflottan tidigare minskade var att kostnaderna att driva fartygen under svensk flagg var för höga. Det sjöfartspolitiska stöd som utgår idag underlättar situationen, men är inte tillräckligt för att utjämna skillnaderna till de utländska konkurrenterna. Kostnaderna behöver sänkas med ytterligare minst 20 procent.

Trots detta ökar handelsflottan idag. Detta förklaras av att framtidsutsikterna är bättre än på många år. Under 1989 bokades varven världen runt för fartygsbyggen för leveranser ända in på år 1993. Svenska rederier och andra samarbetande företag har varit aktiva som beställare. Medan den svenska handelsflottan blott utgör mellan en halv och en procent av världshandelsflottan utgör de svenska fartygsbeställningarna 10 procent av världsoverbeställningen.

Finansiering

Utöver sjöfartsstödet och konjunkturskålen är denna beställningsaktivitet initierad av de svenska skattereglerna. Fram till den 14 november 1989 var det möjligt att göra avskrivningar på fartygskontrakt. Detta var attraktivt bl.a. för industrin som kunde placera vinstpengar i fartyg för att dels göra omedelbara avskrivningar och därmed sänka skatten, dels göra en bra placering eftersom sjöfartskonjunkturerna väntas vara goda de närmaste åren.

Detta kapitaltillskott till näringen var mycket välkommet. Under sjöfartskrisen var det inte möjligt för rederierna att hålla uppe investeringarna i nya fartyg. Medelåldern på den svenska handelsflottan har ökat och här föreligger alltså ett ackumulerat investeringsbehov.

Systemet med kontraktavskrivningar kunde utnyttjas i skatteplaneringssyfte och slopades genom en stopplag i november. Detta ingrepp bör emellertid inte få inskränka rederiernas möjligheter att förnya handelsflottan. Rederiernas finansieringssträvanden bör underlättas för att de skall klara av en behövlig expansion och förnyelse av handelsflottan. Inte minst ur miljösynpunkt är en sådan förnyelse angelägen.

I denna situation är det av avgörande betydelse att näringens egenfinansiering av nya projekt inte försämras. Om kapitalflödet utifrån stryps måste rederiernas egna möjligheter att konsolidera rörelsen behållas. Det är ett samhälleligt intresse att den påbörjade moderniseringen av handelsflottan med miljösäkert tonnage kan fortsätta.

Det är av väsentlig betydelse att de sk fartygsfonderna behålls så att bokföringsmässiga vinster av en fartygsförsäljning inte behöver beskattas samma år som försäljningen görs. Dessa medel måste också fortsättningsvis få parkeras i fartygsfond i avvaktan på effektivering av ersättningsinvestering, som på grund av bl a varvens beläggning kan dröja flera år.

Bemanningskostnaderna

Långt driven teknisk rationalisering av fartygen har under senare år kompenserat det höga svenska kostnadsläget, men idag är tekniken tillgänglig

för alla rederier inom internationell sjöfart. Konkurrensneutralitet råder därför när det gäller de flesta kostnadsslagen i fartygsägandet och fartygsdriften.

En post, som emellertid är möjlig att påverka och som är olika stor i fartyg under olika flaggor, är bemanningskostnaden. Denna kan angripas på två sätt: dels minska kostnaden per befattning, dels minska antalet befattningar.

De svenska rederier, som har ambitionen att fortsätta driva sina fartyg under svensk flagg, kan inte minska kostnaden per befattning i någon större grad.

Inför hotet att tvingas lägga ner verksamheten har många rederier valt att flagga ut fartygen för att uppnå lägre bemanningskostnader. Detta är orsaken till att svenska rederier idag driver stor del av tonnage under utländska flaggor.

Flagglagen

För att kontrollera minskningen av handelsflottan stiftades i mitten av 1970-talet den s k flagglagen. Denna lag är som idé väsensfrämmande för företagsamheten i allmänhet och för rederinäringen i synnerhet. Den är baserad på en tro att utveckling och sysselsättning kan åstadkommas genom centralstyrning och reglering.

Vid fem olika tillfällen har den tillfälliga flagglagen förlängts. Hösten 1989 lade regeringen förslag om permanentning av lagen. Centern avvisade förslaget som dock antogs av riksdagen.

Det finns emellertid ett mera positivt och effektivt sätt att stärka den svenskflaggade handelsflottan och den svenska beredskapskapaciteten, nämligen att göra den svenska flaggan mera attraktiv. Internationell sjöfart kräver flexibilitet, anpassningsförmåga och handlingskraft. Lagen har inte förmått motverka utflaggningen. Tvärtom har under dess giltighetstid den svenskflaggade handelsflottan minskat från 13 till 2 miljoner ton d.w. Den nya flagglagen är ett sjöfartspolitiskt misslyckande och bör snarast avvecklas.

Särskilt register

För att stärka de svenskflaggade fartygens internationella konkurrenskraft har centern föreslagit att ett svenskt internationellt skeppsregister inrättas.

Under den långa sjöfartskrisen har den ena efter den andra av de traditionella sjöfartsländernas flottor decimerats genom att tonnage överflyttats till andra flaggor varigenom bemanningskostnaderna kunnat sänkas. Utvecklingen har lett till utarmning av de nationella flottorna, så ock den svenska.

I land efter land har politiska åtgärder vidtagits för att stärka konkurrenskraften hos den egna flaggan. Detta har ofta skett genom inrättande av s k internationella skeppsregister. Dessa har delvis olika konstruktion och syfte. Gemensamt för dem alla är dock att de möjliggör bemanning av fartyg under den egna flaggan med utländsk arbetskraft enligt avtal som träffas med facklig organisation i den anställdes hemland och inte med facklig organisation i fartygets hemland.

Sådana register finns nu etablerade eller är under etablering i de flesta sjö-

fartsländer i Europa. På hela kuststräckan från Nordkap till Gibraltar intar endast Sverige en avvikande hållning.

Mot. 1989/90
T608

Den, vid sidan av kostnadsaspekten, kanske viktigaste effekten av ett svenskt register eller motsvarande arrangemang, exempelvis genom ett system med sk mixed crews, blir att svenska rederier kan delta i den internationella sjöfarten och samarbeta eller konkurrera på de villkor som är allmänt vedertagna inom internationell sjöfart.

Mot tanken på ett register brukar invändas att svenska lagar och säkerhetsbestämmelser skulle sättas ur spel på berörda fartyg. Poängen är emellertid att fartygen skall föra svensk flagg. Därmed omfattas de av svensk lag och av internationella konventioner som Sverige tillträtt samt står under tillsyn av det svenska sjöfartsverket. Ett sådant kvalitetsregister utgör ett bättre alternativ än utlandsregistrering av fartygen. Det är bättre att ha de svenskägda fartygen under svensk flagg än under olika utländska flaggor.

Senare tiders fartygsolyckor och oljeutsläpp understryker behovet av ett register. Svensk flagg och en väl utbyggd svensk fartygsinspektion möjliggör ett direkt inflytande på fartygens kondition och säkerhetsmässiga standard.

Enligt centerns mening skall registret endast avse fartyg i fjärrfart. Inverkan på nyrekrytering och sysselsättning av svenskt sjöfolk blir därför begränsad. Den betydelsefulla och sysselsättningsintensiva färjesektorn skall undantagas. Här finns cirka hälften av sjöfolksjobben. Vidare är fartygen i ren inrikestrafik undantagna.

Sjöfartsstödet

Sjöfartspolitikerna enligt 1988 års riksdagsbeslut innebär att till rederierna återbetalas den inlevererade sjömansskatten samt utges ett kontantbidrag om 38 000 kr per helårsanställd ombord i fartyg i fjärrfart. Bidraget utgår istället för sänkta sociala avgifter. I avvaktan på att ett svenskt internationellt register kommer till stånd, har centern accepterat denna lösning för att åtminstone till en del kompensera det ogynnsamma kostnadsläget. Effekten av sjöfartsstödet har urholkats. 38 000 kr-bidraget borde nu vara minst 43 000 kr för att motsvara värdet av stödet i utgångsläget.

Syftet med det sjöfartspolitiska stödet är att stärka de svenskflaggade och svenskbemannade fartygens konkurrenskraft genom att kompensera deras höga kostnadsläge relativt lägstkostnadsflaggade fartyg. Istället ökar nu skillnaden genom att det svenska stödet minskar i realvärde medan konkurrenterna sänker sina kostnader genom att särskilda register införs i land efter land.

För att behålla avsedd stödnivå bör i det svenska systemet byggas in en indexuppräkningsmekanism som i vart fall kan balansera den inhemska kostnadsutvecklingen. Stödet måste med andra ord värdesäkras. Dessutom bör stödet garanteras över längre tid än f.n. Att som nu besluta om stödet och dess nivå är från år är otillfredsställande eftersom stödet är en väsentlig faktor i kalkylerna för enskilda investeringsbeslut rörande många hundra miljoner kronor. Projekten har dessutom en levnadstid över flera tiotal år.

Sjötransport är det energisnålaste och mest miljövänliga transportsättet. Som exempel kan nämnas att transport av en last oljeprodukter i en 22 000-tonnare från Göteborg till Örnsköldsvik tar 5 dygn och att bränsleförbrukningen är 1 ton per timme.

Om denna transport skulle utföras med det största tillåtna tankbilskeppet skulle detta behöva göra 630 rundturer om sammanlagt 113 000 mil och förbränna 450 ton dieselloja. Fartygets bränsleförbrukning är alltså blott en fjärdedel härav.

Sjötransporterna drivs i en oftast ostressad trafikmiljö. Olyckstillbudet är därför få och belastningen på naturen av exempelvis ofrivilliga oljeutsläpp är vida mindre än utsläppen från industrier och tätorter. De fartygsolyckor som inträffar ger i regel inte alls personskador och dödsfall i samma grad som bil- och järnvägsolyckor.

Från miljösynpunkt är alltså sjötransporter att föredra. Särskilt gäller detta transport av farligt gods, som därigenom kan föras på andra leder än genom tätbebyggda samhällen och förbi stora arbetsplatser. Sjöfarten kan vidareutvecklas som miljövänligt transportmedel. Det finns bl.a. anledning att ställa skärpta miljökrav på näringen. Bland annat kan övergång till lågsvavlig olja och införande av avgasrening ge miljöeffekter som ytterligare ökar sjöfartens konkurrenskraft ur miljösynpunkt.

På sista tiden har frågan om framför allt tankbåtarnas miljösäkerhet uppmärksamats. Tankerolyckan utanför Marocko i slutet på 1989 medförde mycket omfattande utsläpp. Mot denna bakgrund anser vi det nödvändigt att nu utforma lagregler och ta initiativ till internationella konventioner som kräver dubbel botten på tankfartyg. Redan nu pågår en utveckling i denna riktning i andra länder. I USA förbereds lagstiftning och i Finland förbereds förhöjda avgifter. Kravet på dubbel botten ligger väl i linje med inriktningen att modernaste och säkraste teknik ska komma till användning.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts rörande initiativ till trepartsöverläggningar i syfte att uppnå samstämmiga riktlinjer för utvecklingen av svensk sjöfart,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fartygsfonder.¹]

2. att riksdagen beslutar att upphäva flagglagen,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett svenskt internationellt sjöfartsregister,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om värdesäkring av sjöfartsstödet,

¹ 1989/90:Sk343

5. att riksdagen hos regeringen begär förslag om krav på dubbel botten på tankfartyg.

Mot. 1989/90
T608

Stockholm den 16 januari 1990

Elving Andersson (c)

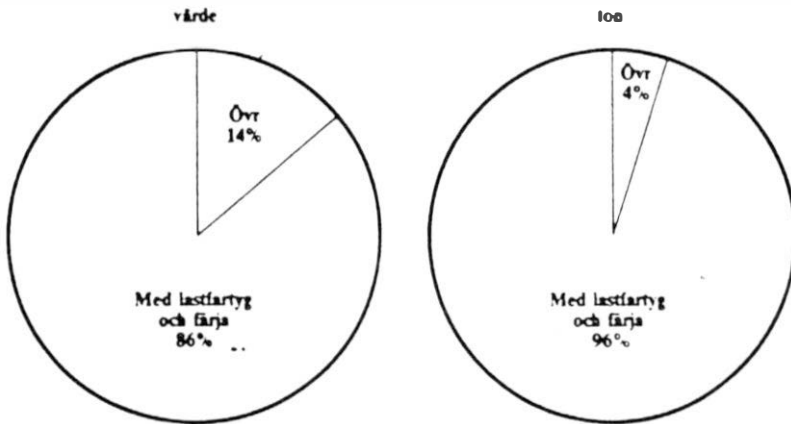
Rune Thorén (c)

Karin Starrin (c)

Anders Svärd (c)

Hugo Andersson (c)

Hur Sveriges utrikeshandel transporteras räknat i



Källa: Svensk Sjöfartstidning nr 50 1989