

# Motion till riksdagen

1987/88:T106

av Ingemar Eliasson m. fl. (fp)

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

---

## Sjöfarten – en bransch i kris

Den svenska sjöfarten är en bransch i kris. Med en annan sjöfartspolitik kan krisen bli tillfällig.

Av Sveriges utrikeshandel transporteras totalt 95 % sjövägen, varav numera endast en femtedel på svenskflaggade fartyg. Sjöfartsnettots bidrag till bytesbalansen var 1987 7,6 Mrd.

I mitten av 1970-talet bestod den svenska handelsflottan av 616 fartyg med en sammanlagd bruttodräktighet om 7,7 miljoner ton. Antalet ombordanställda uppgick till 24 000. Sommaren 1987, tolv år senare, var handelsflottan decimerad till 424 fartyg och 9 000 ombordanställda. På tio år har den svenskflaggade handelsflottan minskat från över 13 miljoner ton dödvikt till under 2 miljoner ton. Sverige har som sjöfartsnation halkat ned från elfte till fjortonde plats i världen. Det finns i dag inte ett enda stort tank- eller bulkfartyg under svensk flagg.

Trycket mot de svenska rederierna kan också förutses komma att öka i takt med att allt fler länder i Västeuropa etablerar internationella register.

Våra grannländer Norge och Danmark har valt att inrätta internationella fartygsregister för att möjliggöra för redarna att operera vissa fartyg på internationella kostnadsvillkor. Utformningen i de båda länderna skiljer sig något åt och kan med fördel utnyttjas som praktiska exempel vid en eventuell utformning av ett internationellt register också i Sverige. I Norge drog det internationella registret under sina första åtta månader till sig 166 fartyg, varav 65 är sådana som tagits hem från utländska register. Danmark har för sitt register valt att kräva någon form av danskt ägarintresse för att registrering skall få ske i det registret.

## Behovet av nya åtgärder

Såväl företrädare för rederierna som sjöfartsnäringens fackliga representanter har efterlyst nya och djärva grepp om sjöfarten alls skall överleva under svensk flagg. Folkpartiet har förklarat sig redo att stödja förslag som framkommit för att förbättra den svenska sjöfartens möjligheter att överleva i internationell konkurrens. Tillsammans med moderata samlingspartiet och centern framförde vi i en gemensam reservation i december våra synpunkter på vad en ny sjöfartspolitik borde innehålla.

I reservationen efterlyste vi bl. a. åtgärder för att sänka handelsflottans kostnadsnivå genom att *slopa skatten för sjömän* för inkomst ombord på fartyg i fjärrfart. Om skatten slopas leder det till att avtalen måste omförhandlas så att arbetsgivaren får motsvarande lägre kostnader, medan de ombordanställda får samma löner efter skatt som tidigare. Förfarandet är det normala för bortåt hälften av all sjöfart i världen.

Av samma skäl anförde vi att de *sociala avgifterna för de ombordanställda* borde nedsättas kraftigt. De ombordanställdas sociala trygghet får naturligtvis inte äventyras. Fackföreningar och arbetsgivare är enligt uppgift överens om att sörja för den sociala tryggheten försäkringsvägen, och att en fiktiv lön används för beräkning av ATP-poäng.

Vidare påpekade vi att nuvarande regler för *investeringsfundsutnyttjande* bör ändras så att dessa fonder kan utnyttjas för investeringar i begagnade fartyg. En sådan liberalisering skulle öka förutsättningarna för näringen att attrahera nytt kapital och nya ägare. I många andra länder har de viktigaste exportbranscherna också stora intressen i sjöfarten.

I reservationen framhölls också att även Sverige bör pröva att lösa sjöfartsnäringens problem genom inrättandet av ett *internationellt register*.

## Regeringens förslag otillräckligt

Det är synnerligen olyckligt att regeringen förhalat frågan om sjöfartsnäringens framtid och dröjt så länge med sina förslag. Än värre är det att de, när de väl kommer, är halvmessyrer. När det gäller t. ex. den slopade sjömansskatten innehåller propositionen inget konkret förslag, endast ett uttalande om att ett sådant skall utarbetas. Regeringen har dessutom avstått från att närmare pröva frågan om ett internationellt register.

Denna fråga bör underkastas omedelbar analys. Mot ett internationellt register kan riktas principiella invändningar. Kvar står emellertid att svensk sjöfart har att konkurrera med rederier i länder där dessa system blir allt vanligare. Det ter sig osannolikt att Sverige i längden kan bortse från detta faktum.

Vi anser mot denna bakgrund att regeringen snarast bör återkomma till riksdagen med frågan om ett internationellt register. Såväl den norska arbeiderpartiregeringen som den danska borgerliga fyrtipartiregeringen har kommit till slutsatsen att internationella register måste accepteras. Den svenska regeringen bör söka vägledning i grannländernas erfarenheter och snabbt presentera en utvärdering och förslag till svenskt internationellt fartygsregister.

Problemen för svensk sjöfart måste få en långsiktig lösning. Emellertid krymper den svenska handelsflottan för varje månad som går. Det är därför ytterst angeläget att snabbt vidta åtgärder som stoppar den utvecklingen. Av den anledningen anser vi att förslaget om slopad sjömansskatt är bra. Därtill kommer att ett internationellt register sannolikt inte skulle omfatta all svensk fjärrsjöfart. Förslaget borde genomföras med omedelbar verkan. Regeringen borde ha fogat ett konkret förslag till sin proposition. När så inte skett bör utskottet pröva att utforma erforderlig lagtext.

Regeringens förslag att, i stället för slopande av de lagstadgade sociala

avgifterna, införa ett bidrag om 38 000 kr. per ombordanställd väcker principiella invändningar. Ett sådant direkt bidrag riskerar att motverka den vitalisering, utveckling och kostnadsmedvetenhet som behövs. Dessutom kan denna typ av subventioner leda till repressalier från konkurrentländer. Även praktiska skäl talar mot direkta statsbidrag i stället för skattebefrielse och nedsatta sociala avgifter. Den föreslagna metoden försvårar nämligen för parterna att sluta avtal om anställningsvillkor. Det leder till 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.

Såväl arbetsgivar- som arbetstagarorganisationer har förklarat sig villiga att försäkringsvägen lösa denna fråga så att de ombordanställdas trygghet inte äventyras. Detta förfarande, i kombination med den slojade sjömannsskatten, ger parterna möjlighet att besluta i alla frågor som rör de ombordanställdas situation. Statsmakten bör enligt vår mening fatta sådana beslut som inte inkräktar på parternas fria förhandlingsrätt.

Det bör ankomma på utskottet att utforma nödvändig lagtext för förslagen om slopad sjömannsskatt och utnyttjande av investeringsfonder för fartygsinvesteringar.

## Hemställan

Mot bakgrund av det anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar att avslå regeringens förslag beträffande direkta subventioner till sjöfarten,
2. att riksdagen beslutar att ombordanställda på svenska fartyg i fjärrfart befrias från sjömannsskatt,
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.

Stockholm den 5 april 1988

*Ingemar Eliasson (fp)*

*Olle Grahn (fp)*

*Ingrid Hasselström Nyvall (fp)*

*Hugo Bergdahl (fp)*

*Margareta Fogelberg (fp)*





