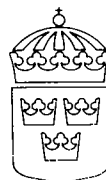


Lagutskottets betänkande

1985/86:9

om en nordisk företagsform för sjöfartssamverkan



LU
1985/86:9

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet en motion vari tas upp fråga om en nordisk företagsform för sjöfartssamverkan.

Motionen har remissbehandlats. En sammanställning av remissvaren finns i *bilaga* till betänkandet.

Utskottet avstyrker motionen. Mot ställningstagandet reserverar sig m-, fp- och c-ledamöterna.

Motionsyrkande

Motion 1984/85:695 av Nic Grönvall (m) vari hemställs att riksdagen begär att regeringen omgående vidtar åtgärder för att i samverkan med nordisk linjesjöfart utveckla ett nordiskt konsortieföretag.

Allmän bakgrund

Några särskilda regler om internationell samverkan mellan nationella företag finns inte i de nordiska ländernas lagstiftning. Företag som vill samverka kan välja att för ändamålet inrätta en eller flera särskilda juridiska personer, t. ex. aktiebolag, i enlighet med den nationella lagstiftningen i något av de berörda länderna. Ett annat exempel på institutionaliserad samverkan är när nordiska redare blir delägare i ett partrederi. I betydande utsträckning förekommer det också att företag samverkar under mindre institutionaliserade former på grundval av ett mellan dem upprättat avtal. Ett exempel på sådana avtal är konsortialavtal. Konsortialavtal används i många branscher och för skiftande ändamål. Ett konsortium kan komma till för ett visst bestämt projekt, t. ex. en byggentreprenad, medan i andra fall det kan avse ett mera långsiktigt samarbete, t. ex. sjöfartspooler. Till den sistnämnda gruppen hör bl. a. SAS som driver verksamheten i enlighet med ett konsortialavtal mellan ett svenskt, danskt och norskt bolag. Det kan tilläggas att på sjöfartens område sker en nordisk samverkan även i andra former, t. ex. i form av s. k. linjekonferenser, vilka tillkommit för att samordna godstrafiken inom ett visst trafikområde. Konferenserna grundar sig på avtal mellan transportörerna. Huvudsyftet med verksamheten är att transportkunderna tillförsäkras en någorlunda regelbunden transportkapacitet för sina behov medan transportörerna samtidigt tillförsäkras att transportkunderna

verkligen utnyttjar linjekonferensens medlemmar för sina transporter.

LU 1985/86:9

Frågan om gränsdragningen mellan konsortier och handelsbolag behandlades av lagutskottet vid införande av lagen (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag (prop. 1979/80:143, LU 1980/81:4). De uttalanden som utskottet då gjorde innebär att företag kan samverka i konsortieform utan att reglerna om handelsbolag blir tillämpliga.

Under senare år har både på det nordiska planet och i riksdagen övervägts olika åtgärder som syftar till att öka handel och industriellt samarbete mellan de nordiska länderna. I Nordiska rådets och Nordiska ministerrådets regi har sålunda frågor om valutaregleringen, etableringsrätten, en gemensam nordisk aktiemarknad och en gemensam nordisk aktiebolagsform utretts. I riksdagen aktualiserades frågorna om valutaregleringen, aktiemarknaden och aktiebolagsformen motionsvägen år 1983. I sitt av riksdagen godkända betänkande (NU 1983/84:14) framhöll näringsutskottet att förekomsten av olika problem gör det svårt eller omöjligt att inom ramen för nuvarande nordiska samarbetsformer begränsa eventuella liberaliseringsåtgärder till de nordiska länderna. Enligt näringsutskottet torde emellertid generella liberaliseringsåtgärder, som ju i princip gynnar alla företag inom OECD-området, komma att få störst betydelse för industrier inom Norden, där det finns nära ekonomiska och kulturella förbindelser. Näringsutskottet noterade att OECD-reglerna inte torde utgöra hinder mot att man inom ramen för en vidare integration i Norden utvecklar institutionella möjligheter för kapitalöverföringar inom Norden, så som har skett inom ramen för Nordiska investeringsbanken. En strävan borde vara att finna sådana möjligheter.

Vid riksmötet 1983/84 togs i en motion upp frågan om en ny nordisk företagsform. I sitt av riksdagen godkända betänkande (LU 1984/85:8) anförde lagutskottet att det är angeläget att man på olika sätt försöker underlätta samverkan mellan nordiska företag och därmed den internordiska handeln. Utskottet ställde sig därför bakom syftet med motionen. Enligt utskottets uppfattning måste emellertid införandet av en sådan företagsform som förespråkats av motionären ske i samarbete med andra nordiska länder. Det tedde sig i dåvarande läge inte meningsfullt att Sverige ensidigt började utreda spörsmålet. Utskottet kunde därför inte tillstyrka bifall till motionen. Utskottet ville emellertid understryka vikten av att regeringen inom ramen för det nordiska samarbetet också i fortsättningen aktivt verkar för en vidgad internordisk handel.

Motionsmotivering

I motionen framhålls att erfarenheterna från konsortiet SAS är goda. Emellertid innebär enligt motionären konsortieformen stora svårigheter såvitt gäller fast sammanbindning av enheten och såvitt gäller möjligheterna att arrangera överensstämmelse mellan funktionellt och juridiskt ansvar i företagandet. En förutsättning för framgångsrikt nordiskt samarbete är också, anser motionären, att det inom ett nordiskt verkande företag kan etableras samstämmiga arbetsrättsliga regler, skatterättsliga regler och valutaregler.

Mot den bakgrunden att svensk sjöfart genomgår en djupgående kris är det enligt motionären av utomordentlig betydelse för framgångsrik utveckling av svensk men även nordisk industri att det nordiska näringslivet har tillgång till säkra transportvägar. Linjesjöfart är den typ av sjöfart som betjänar industrier med transporter enligt fasta schema och till industriernas marknadsländer. I alla de nordiska länderna finns fungerande och väl skötta linjerederier.

Motionären uppger att det i sjöfartsindustrin för närvarande utvecklas stora transportsystem som kräver mycket omfattande investeringar. De rederier som inte kan svara upp till den internationella konkurrensens krav slås obönhörligen ut från marknaden. För att nordisk sjöfart skall kunna möta den internationella konkurrensen och för att nordisk sjöfart skall kunna klara att tillhandahålla för nordiskt näringsliv säkra och effektiva transportvägar fordras enligt motionären en nordisk samverkan.

Sådan samverkan måste, framhåller motionären vidare, anordnas i nära kontakt mellan de i samverkan ingående företagen. Ett konsortium som innehåller stora och små företag och som förenas med lösa avtalsband löper alltid risken av upplösning därigenom att en eller annan part finner sig illa behandlad. Enbart om den ekonomiska gemenskapen kan föras ända fram till ett gemensamt ansvar för ett gemensamt företag, kan man enligt motionären räkna med framgång för konsortiebildningar som basen för nordisk samverkan.

Motionären påpekar att det inom sjöfartsindustrin finns ett starkt intresse för samverkan om linjesjöfart i nordisk ram. Nordiska investeringsbanken är tillkommen särskilt för att stödja och utveckla investeringar i nordisk samverkan. Inom ramen för Nordiska rådet bedrivs enligt motionären energisk ansträngning att utveckla nordisk samverkan även i institutionaliserade former. Dessa ansträngningar har emellertid inte lett till resultat. Den sannolika orsaken härtill är enligt motionären att man, när man sökt finna en företagsform, utgått från rent teoretiska grunder.

Motionären framhåller avslutningsvis att, när nu linjesjöfartens behov så uppenbart erbjuder ett praktiskt exempel på behov av en nordisk företagsform för samverkanskonsortier, det blir en angelägen uppgift för riksdag och regering i Sverige, liksom i de andra nordiska länderna, att utveckla en juridisk person för nordisk samverkan inom industrier men framför allt inom linjesjöfarten.

Remissyttranden

Yttranden över motionen har lämnats av Sveriges redareförening, Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet.

Sveriges redareförening anser att ett nordiskt konsortieföretag byggt på den s. k. SAS-modellen inte i och för sig erfordras för att en närmare nordisk och internationell integrering inom linjesjöfarten skall kunna uppnås. Redareföreningen finner emellertid att motionärens förslag är intressant och tillstyrker att man i lämpliga former analyserar redan existerande nordiska

samverkansformer med målsättningen att undersöka om sådan samverkan kan förstärkas och förenklas genom att man utvecklar en ny samarbetsform av den typ motionären föreslår.

Sveriges fartygsbefälsförening är tveksam till en konsortieform på det sätt SAS är uppbyggt men anser att en översyn av de regler som styr arbetsrätten, skatter, valutor och behörigheten att utöva befattning ombord på fartyg är mycket önskvärd.

Enligt *Svenska maskinbefälsförbundets* mening bör allvarligt diskuteras att bilda ett konsortium liknande SAS mellan de största nordiska linjerederierna. En sådan samverkan är nödvändig för att på sikt kunna bevara linjesjöfart under nordisk flagg. Förbundet anser det dock tveksamt om det är möjligt och önskvärt att etablera helt samstämmiga arbetsrättsliga regler, skatterättsliga regler och valutaregler.

Svenska sjöfolksförbundet menar att en eventuell konsortiesamverkan mellan nordiska linjerederier bör ha sitt ursprung i en överenskommelse mellan rederierna och inte införas genom åtgärder från en av de nordiska regeringarna. Om de berörda linjerederierna emellertid enas om att inleda ett närmare samarbete i konsortieform, bör regeringarna i de nordiska länderna underlätta rederiernas strävanden genom olika åtgärder. Nordisk linjesjöfart i konsortieform kan enligt förbundet erfordras, om linjesjöfart på nordiska hamnar på sikt skall kunna överleva konkurrensen från den trafik jorden runt som ett par stora konsortier bedriver.

Det närmare innehållet i remissyttrandena redovisas i bilaga till betänkandet.

Utskottet

I motionen framhålls att det är nödvändigt med en nordisk samverkan för att nordisk sjöfart skall kunna möta den internationella konkurrensen och klara att tillhandahålla säkra och effektiva transportvägar åt det nordiska näringslivet. Motionären påpekar att det inom sjöfartsnäringen redan finns ett starkt intresse för en nordisk samverkan när det gäller linjesjöfart. För att man skall kunna räkna med framgång för nordiska konsortiebildningar fordras emellertid att man tillskapar en företagsform i vilken delägarna har ett gemensamt ekonomiskt ansvar. Det är därför enligt motionärens uppfattning en angelägen uppgift för riksdag och regering i Sverige, liksom i de andra nordiska länderna, att utveckla en juridisk person för nordisk samverkan framför allt inom linjesjöfarten. Med stöd av det anförda yrkar motionären att riksdagen begär att regeringen omgående vidtar åtgärder för att i samverkan med nordisk linjesjöfart utveckla ett nordiskt konsortialföretag.

Utskottet vill till en början hänvisa till att på det nordiska planet har under senare år övervägts olika åtgärder som syftar till att öka handel och industriellt samarbete mellan de nordiska länderna. I Nordiska rådets och Nordiska ministerrådets regi har sålunda frågor om valutaregleringen, etableringsfriheten, en gemensam nordisk aktiemarknad och en gemensam nordisk aktiebolagsform utretts. Under våren 1986 väntas Nordiska rådet få ta ställning till förslag som rör arbetsrättsliga frågor. Nordiska rådet är vidare enigt om att betrakta Norden som en gemensam hemmamarknad för

nordiska företag. Man är inom rådet också ense om att söka med gemensamma insatser främja de nordiska ländernas export. Utskottet vill i detta sammanhang även hänvisa till att det sedan länge funnits en strävan att riva handelshinder av olika slag som de nordiska länderna ställer upp. I sådant syfte förs för närvarande diskussioner mellan de nordiska handelsministrarna om samordnade bestämmelser om varuprovning och godkännanden av varor.

Utskottet anser för sin del att det är angeläget att det samarbete som sålunda pågår på det nordiska planet i fråga om handel och industri fortsätter och fördjupas. Självfallet spelar härvid en samverkan inom sjöfartsområdet en viktig roll. En sådan samverkan har betydelse inte endast för den internordiska handeln utan också och kanske framför allt för möjligheterna för nordisk linjesjöfart att möta den allt hårdare internationella konkurrensen.

Utskottet kan således ställa sig bakom syftet med motionen. Utskottet vill emellertid peka på att avsaknaden av särskilda regler om nordisk samverkan mellan nationella företag inte utgör hinder för en sådan samverkan. Företag som vill samverka kan sålunda välja att för ändamålet inrätta en eller flera särskilda juridiska personer, t. ex. aktiebolag, i enlighet med den nationella lagstiftningen i något av de berörda länderna. En företagare kan också gå in som delägare i ett partrederi i annat nordiskt land. Redarföreningen nämner som exempel härpå i sitt remissvar att dåvarande Rederi AB Transatlantic i många år var delägare med olika andelar i norsksflaggade fartyg tillhörande Wilhelmsenkoncernen medan Wilhelmsenkoncernen i sin tur ägde andelar i Transatlantics linjefartyg under svensk flagg. I betydande utsträckning förekommer det också att företag samverkar under mindre institutionaliserade former på grundval av ett mellan dem upprättat avtal. Ett exempel på sådana avtal är konsortialavtal. Ett konsortium kan bl. a. avse ett mera långsiktigt samarbete, t. ex. den verksamhet som SAS driver. På sjöfartens område är s. k. sjöfartspooler exempel på konsortieverksamhet som har fortlöpande karaktär. Även i andra former finns en nordisk samverkan på detta område, t. ex. de s. k. linjekonferenserna, vilka tillkommit för att samordna godstrafiken inom ett visst trafikområde.

Av det anförda framgår att det således redan finns goda möjligheter att driva ett institutionaliserat nordiskt samarbete på sjöfartens område. Remissvaren ger inte något belägg för att det skulle behövas någon ny företags- eller samarbetsform för att en ökad nordisk integrering inom sjöfarten skall kunna uppnås. Utskottet vill även hänvisa till att riksdagen hösten 1984 (LU 1984/85:8) avtog en motion med yrkande om utredning av en ny juridisk form för konsortialföretag.

På anförda skäl avstyrker utskottet bifall till motionen.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motion 1984/85:695.

Stockholm den 28 november 1985

På lagutskottets vägnar

Per-Olof Strindberg

Närvarande: Per-Olof Strindberg (m), Lennart Andersson (s), Ulla Orring (fp), Martin Olsson (c), Inga-Britt Johansson (s), Allan Ekström (m), Inger Hestvik (s), Bengt Harding Olson (fp), Nic Grönvall (m), Marianne Karlsson (c), Berit Löfstedt (s), Ewa Hedkvist Petersen (s), Hans Rosengren (s), Marianne Carlström (s) och Ulla-Britt Åbark (s).

LU 1985/86:9

Reservation

Per-Olof Strindberg (m), Ulla Orring (fp), Martin Olsson (c), Allan Ekström (m), Bengt Harding Olson (fp), Nic Grönvall (m) och Marianne Karlsson (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Utskottet kan" och slutar med "till motionen" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill peka på att flera för nordisk linjesjöfart positiva resultat åstadkoms genom den samverkan i olika mer eller mindre institutionaliserade former som nu sker mellan nordiska rederier. Utskottet anser emellertid att nuvarande samverkansformer inte är tillräckliga om man vill åstadkomma ett mera varaktigt och fördjupat samarbete.

En av anledningarna till att man hittills misslyckats att, inom ramen för det nordiska samarbetet, komma fram till en särskild nordisk transnationell företagsform torde vara att hittills förda diskussioner utgått enbart från teoretiska grunder. Eftersom det ligger ett stort samnordiskt intresse i att gemensamt utveckla en linjesjöfart som är en av förutsättningarna för fortsatt utveckling av nordisk industri, och eftersom ett konkret projekt ofta leder fram till hållbara lösningar bör enligt utskottets mening just linjesjöfarten kunna utgöra ett lämpligt område för en konkret satsning på att finna en lösning på de i motionen redovisade problemen.

Att man inte lyckats lösa frågan om en ny nordisk företagsform på det nordiska planet bör enligt utskottets mening inte hindra att Sverige nu tar initiativ till en lösning som i första hand bör avse sjöfartsnäringen. Givetvis måste ett arbete med att utveckla en särskild nordisk företagsform på sjöfartens område ske i nära samarbete med företagen inom den nordiska linjesjöfarten.

På grund av det anförda ställer utskottet sig bakom motionärens yrkande att riksdagen uttalar sig för att regeringen snarast vidtar ytterligare åtgärder för att i samverkan med nordisk linjesjöfart utveckla ett nordiskt konsortieföretag.

dels att utskottet bort hemställa

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:695 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om behovet av åtgärder för att utveckla ett nordiskt konsortieföretag på sjöfartens område.

Sammanställning av remissyttranden över motion 1984/85:695

LU 1985/86:9
Bil.

Sveriges redareförening

Sveriges redareförening kan i allt väsentligt ansluta sig till den situationsbeskrivning som lämnas i motionen. I tillägg till vad som där anförs vill föreningen dock påpeka att det sedan länge existerar ett mycket nära samarbete mellan nordiska linjerederier och att avsaknaden av vad som i motionen kallas "ett nordiskt konsortieföretag" icke i och för sig utgjort hinder för närmare samverkan i former som sett sig strategiskt och företagsekonomiskt lämpliga. Som ett exempel på sådant nära samarbete kan nämnas det förhållandet att dåvarande Rederi AB Transatlantic i många år varit delägare med olika andelar i norskflaggade fartyg tillhöriga Wilhelmsenkoncernen medan sistnämnda företagsgruppering i sin tur ägt andelar i Transatlantics linjefartyg under svensk flagg. En sådan konstruktion är fullt möjlig enligt den partrederilagstiftning som finns i Sverige och de motsvarande samverkansformer som erbjuds i Norge genom partrederi resp. kommanditbolag. Nordiska linjerederier har också sedan många år samverkat både inbördes och med företag utanför den nordiska kretsen i konsortier inom linjesjöfarten och har på detta sätt kunnat uppnå flera av de fördelar som motionären efterlyser.

Samtidigt som Sveriges redareförening vill både uttrycka uppskattning över motionärens intresse för den svenska linjesjöfartens framtid och fullt ut ansluta sig till behovet av ökad nordisk och internationell samverkan inom linjesjöfarten är det enligt föreningens uppfattning icke nödvändigtvis så att ett nordiskt konsortieföretag byggt på den s. k. SAS-modellen i och för sig erfordras för att en närmare nordisk och internationell integrering inom linjesjöfarten skall kunna uppnås. Motionärens tanke är emellertid intressant och föreningen skulle därför för sin del vilja tillstyrka att man i lämpliga former analyserar redan existerande nordiska samverkansvarianter med målsättningen att undersöka om sådan samverkan kan förstärkas och förenklas genom att man utvecklar en ny samarbetsform av den typ motionären föreslår.

Sveriges fartygsbefälsförening

Motionären utgår i sitt resonemang från konsortiet SAS som i vart och ett av de ingående länderna består av statligt ägda bolag. De erfarenheter som vunnits av nordiska statliga bolag som samverkar i ett konsortium torde inte kunna överföras till privat företagsamhet utan betydande ändringar.

Det existerar redan i dag nordisk samverkan inom sjöfarten i form av bl. a. linjekonferenser som till viss del har samma effekt som det motionären efterlyser.

Det förhållandet att jämförelsen med SAS enligt föreningens mening inte är möjlig att göra i vissa avseenden hindrar inte att det kan vara önskvärt att utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att harmonisera de arbetsrättsliga, skatterättsliga och valutarättsliga regler som gäller i de nordiska länderna. I

detta sammanhang bör också beaktas att de nationella regler som finns för behörigheten att utöva viss befattning ombord inte är desamma i de nordiska länderna och att de inte är reciproka, dvs. även om svenska myndigheter godkänner norsk styrmansbehörighet är det inte alls säkert att norska myndigheter accepterar motsvarande svenska behörighet.

Sammanfattningsvis kan sägas att även om föreningen ställer sig tveksam till en konsortieform à la SAS är en översyn av de regler som styr arbetsrätten, skatter, valutor och behörigheten att utöva befattning ombord på fartyg mycket önskvärd.

Svenska maskinbefälsförbundet

För att möta den internationella konkurrensen inom linjesjöfarten är det nödvändigt för nordiska rederier att samverka i ökad omfattning. Det bör enligt förbundets mening även allvarligt diskuteras att bilda ett konsortium liknande SAS mellan de största nordiska linjerederierna. En sådan samverkan är nödvändig för att på sikt kunna bevara linjesjöfart under nordisk flagg, dvs. såväl linjesjöfart till och från Norden som i crosstrade-trafik.

Kan ett samgående mellan nordiska linjerederier underlättas genom att tillskapa en nordisk företagsform bör de nordiska länderna snarast pröva möjligheterna att utveckla en sådan konsortiemodell. Förbundet är dock tveksamt till möjligheterna och önskvärheten av att etablera helt samstämmiga arbetsrättsliga regler, skatterättsliga regler och valutaregler. Särskilt de arbetsrättsliga reglerna ser förbundet inget direkt behov av att harmonisera.

Även om förbundet tillstyrker en ny nordisk konsortiemodell förutsätts att arbetsgivaransvaret kvarligger i det nationella företaget.

Svenska sjöfolksförbundet

Förbundet finner motionärens förslag intressant och värt att utveckla närmare. Tillvägagångssättet borde emellertid enligt förbundets uppfattning vara motsatsen till vad motionären föreslår. Enligt förbundets uppfattning bör en eventuell konsortiesamverkan mellan nordiska linjerederier ha sitt ursprung i en överenskommelse rederierna emellan om sådan samverkan och inte införas genom åtgärder från en av de nordiska regeringarna.

Om de berörda linjerederierna emellertid enas om att inleda ett närmare samarbete i konsortieform, bör regeringarna i de nordiska länderna underlätta rederiernas strävanden genom olika åtgärder. Vissa sådana åtgärder skulle redan nu kunna införas för att uppmuntra bildandet av ett sjöfartskonsortium. En sådan åtgärd från svenskt håll skulle t.ex. vara att staten underlättar för industrin att genom medel ur investeringsfonder stärka linjesjöfartens kapitalbas.

Nordisk linjesjöfart i konsortieform kan vara den sorts samverkan som erfordras om linjesjöfart på nordiska hamnar på sikt skall kunna överleva konkurrensen med den jordenruntrafik ett par stora konsortier redan inlett. Men att försöka framkalla en sådan samverkan genom ensidiga åtgärder från svenskt regeringshåll kommer endast att utmynna i ekonomiska åtaganden

utan garantier för ett förverkligande inom överskådlig tid av ett nordiskt konsortium.

LU 1985/86:9

Bil.

Sammanfattningsvis finner förbundet uppslaget mycket intressant och värt att understödjas av regeringen på så sätt att ett förverkligande underlättas genom olika åtgärder men först sedan linjerederier i de nordiska länderna överenskommit om ett samgående, t. ex. i konsortieform.

