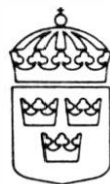


Motion till riksdagen

1988/89:T8

av Rolf Clarkson m. fl. (m)

med anledning av prop. 1988/89:56 om stöd till svenska rederier



Mot.
1988/89
T8-9

Regeringen föreslår i propositionen att det skall införas ett statligt bidrag till svenska rederier. Bidragets storlek skall motsvara det belopp som erläggs i sjömansskatt. Avsikten är att helt neutralisera effekten av skattebelastningen.

Orsakerna är välkända. Sverige har ett i jämförelse med andra länder extremt högt skattetryck. Den skada detta orsakar på vårt välstånd och vårt näringsliv är mycket stora, och störst när det gäller verksamhet som är utsatt för internationell konkurrens. I särskilt hög grad gäller detta sjöfarten.

Det sammanlagda tonnaget som disponeras av svenska rederier uppgår till ca 550 fartyg med en sammanlagd dödvikt om över 12 miljoner ton. Av detta tonnaget ingick vid halvårsskiftet endast 262 fartyg om sammanlagt 1,8 miljoner ton dödvikt i den svenskflaggade handelsflottan. Resten är utlandsflaggat tonnage som ägs eller hyrs in av de svenska rederierna.

Det finns en uppenbar risk för att även rederierna kommer att flytta utomlands, eller läggas ned, om inte kraftfulla och varaktiga förändringar genomförs för att sänka kostnadsläget för den svenska sjöfarten.

I vår partimotion 1987/88:T102 redogjorde vi utförligt för de problem som svensk sjöfart har att brottas med och de politiska åtgärder som bör vidtas för att ge den möjlighet till framtida överlevnad.

Vi konstaterade då bl.a. att stödet till sjöfarten måste få en internationellt godtagbar utformning, och att det måste ge sjöfarten fasta och förutsebara villkor. Vi hävdade också att regeringen borde få i uppdrag att utreda omfattningen av och formerna för ett svenskt internationellt sjöfartsregister.

De skäl vi då anförde är lika giltiga i dag. EG har infört regler i avsikt att skydda medlemsländerna mot diskriminerande och protektionistiska affärsmetoder från i första hand statshandelsflottor. Men reglerna kan också komma att användas mot andra länder, som anses dumpa sina priser med hjälp av statliga subventioner.

Avsikten är att EG-länderna fram till 1992 skall ha avskaffat subventionerna till rederinäringen. Denna ambition är en drivkraft i tillkomsten av nya öppna register. Även i USA vill man begränsa konkurrens från flottor som subventioneras med skattemedel.

Svenskt internationellt skeppsregister

Mot. 1988/89

T8

I proposition 1987/88:129 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder anförde föredragande statsrådet avseende frågan om ett internationellt register:

Jag kan för egen del konstatera att en sådan lösning kan sänka kostnaderna till en internationellt konkurrenskraftig nivå. För tank- och bulksjöfarten är en sådan kostnadsnivå närmast avgörande för en lönsam verksamhet. Jag är emellertid inte beredd att förordna en internationell registerlösning för svenskt vidkommande.

Därmed hade statsrådet i klartext avfärdat möjligheterna för i första hand en framtida svensk tank- och bulksjöfart. Vi är dock inte beredda att så lättvindigt utesluta möjligheterna för svensk sjöfart att hävda sig på denna marknad.

Fleralet av de betydande västeuropeiska sjöfartsnationerna har redan inrättat eller planerar att inrätta internationella register i syfte att göra det möjligt för resp. lands handelsflotta att konkurrera på internationellt likvärdiga villkor.

Det torde inte vara möjligt för Sverige att stå vid sidan av denna utveckling utan att förlora också de sista resterna av svensk sjöfart i oceanfart. Det föreligger då risk för att inte bara fartygen försvinner från Sverige utan också större delen av sjöfartsnäringen. Detta skulle innebära oöverskådliga konsekvenser för svensk industri och svensk ekonomi.

Omfattningen av och formerna för ett svenskt internationellt sjöfartsregister bör därför utredas och förslag snarast föreläggas riksdagen.

Bemanningskostnaderna

Det är med viss tillfredsställelse vi konstaterar att regeringen nu så tydligt visar att den är medveten om att det höga skattetrycket är skadligt för både sysselsättning och företagande.

De svårigheter svensk sjöfart har att ekonomiskt hävda sig i konkurrensen med jämförbara sjöfartsnationer skiljer sig inte märkbart från de svårigheter svenskt näringsliv till följd av det höga kostnadsläget i Sverige över huvud taget har att hävda sig i internationell konkurrens.

Skillnaden består huvudsakligen i skilda förutsättningar att bedriva verksamhet utomlands.

Medan svenska landbaserade företag i stort sett är oförhindrade att bedriva produktion i andra länder på de villkor som gäller i dessa, måste sjöfart under svensk flagg och med svensk besättning konkurrera internationellt på svenska villkor.

För att svensk sjöfartsnäring inte helt skall slås ut är det därför nödvändigt att näringen får konkurrenskraftiga villkor.

Det är också nödvändigt att dessa villkor blir bestående under en längre tid, så att näringen inte blir ständigt beroende av politiska beslut.

Direkta subventioner är i detta sammanhang olämpliga och riskerar snarast att skada sjöfartsnäringen. Regeringens förslag avvisas därför.

En befrielse från sjömansskatt kan däremot inte nu förutses skapa liknande problem i relationerna till andra sjöfartsnationer. En sådan lösning

ger också de fasta spelregler som är nödvändiga. I valet mellan olika tänkbara övergångslösningar tills ett internationellt register införts är således detta den metod som bör väljas.

Mot. 1988/89
T8

Regeringen framhåller i propositionen: "En skattebefrielse får med åtföljande sänkning av ersättningen därför med gällande system direkta konsekvenser för nivån på det sociala skyddet. Tekniska lösningar för att kompensera för denna effekt blir med nödvändighet komplicerade och är också från principiell synpunkt tveksamma." Vi delar denna uppfattning och anser att de tekniska och principiella problemen bör undvikas genom att det överläts åt parterna att själva i avtal reglera det sociala skydd de bedömer vara erforderligt.

Det förslag om befrielse från sjömansskatt vid tjänstgöring ombord på svenska handelsfartyg i fjärrfart som regeringen aviserade i proposition 1987/88:129 borde inte ha dragits tillbaka utan det borde ha lagts fram för riksdagen. Enligt vår uppfattning skulle ett sådant förslag ha varit överlägset det nu framlagda. Regeringen bör således återkomma i frågan.

Eftersom det inte är möjligt att genomföra våra förslag redan från 1 januari 1989 godtar vi det förslag om förlängning av nu gällande bestämmelser som regeringen lagt fram i proposition 1988/89:58.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad som anförs i motionen,
2. att riksdagen avslår proposition 1988/89:56,
3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till befrielse från sjömansskatt i enlighet med vad som anförs i motionen.

Stockholm den 22 november 1988

Rolf Clarkson (m)

Görel Bohlin (m)

Tom Heyman (m)

Wiggo Komstedt (m)

Bo Lundgren (m)

Hugo Hegeland (m)

Karl-Gösta Svenson (m)

Sten Andersson (m)

i Malmö

Jan Sandberg (m)

Per Stenmarck (m)

Ewy Möller (m)

Ingegerd Troedsson (m)

Margit Gennser (m)

Knut Wachtmeister (m)