

Motion till riksdagen

1987/88:Sk486

av Alf Svensson (c)

om skattefrihet för sjöfolk i fjärrtrafik

Svensk sjöfart befinner sig i uppenbar kris. Trots att sjöfartens betydelse för svensk inrikes- och utrikeshandel knappast kan överskattas är sjöfartspolitikerna oftast satt på undantag i debatten, och utredandet och förhållandet av nödvändiga beslut är mer än omfattande.

Under senare år har SJ:s affärer och framtid med all rätt rönt stor uppmärksamhet. Vagnäten ute i länen blir självfallet ständigt föremål för politikernas intresse, men sjöfarten, som samhällsekonomiskt och trafikmässigt är vårt lands stora kroppspulsåder, håller på att förtvina sett ur svensk synvinkel.

Måhända har den svenska politikens Stockholmsfixering det faktum att sjöfartspolitik förknippats med förmögna redarfamiljer och att sjöfolket blivit en allt mindre yrkeskår – röstmässigt mindre intressant och med få kunniga representanter i parlamentet – medverkat till att Sverige i dag saknar en nödvändig framtidsinriktad och offensiv sjöfartspolitik.

95 % av vårt lands utrikeshandel, räknat i ton, och 86 % av utrikeshandeln, beräknat i värde, transporteras med fartyg och färjor. Från västkusthamnar skeppas cirka en tredjedel, från sydkusthamnar en tredjedel och från ostkusthamnar en tredjedel av den svenska utrikeshandels värde. Vårt lands inrikestransporter sköts till närmare 45 % av sjöfarten. Utmed den svenska ostkusten fraktas fartyg kvantiteter som är lika stora som SJ:s totala godstransporter, mätt i tonkilometer, vilket är detsamma som ca 18 miljarder tonkilometer. Det innebär att ca 25 miljoner ton varje år fraktas till och från hamnar utmed ostkusten.

Betraktar man ovannämnda siffror och procenttal kan det verka som om allt står väl till för svensk sjöfart. Det är därför viktigt att noga notera att de 95 % av utrikeshandeln som sjöfarten står för sköter svensk sjöfart endast 22 % av exportfrakterna och enbart 18 % av import. Dessa procenttal är i sjunkande, och om utvecklingen, eller kanske rättare avvecklingen inte stoppas, kommer givetvis svensk utrikeshandel att helt hamna i händerna på utländska intressen. Beträffande sjöfarten mellan svenska hamnar har norska, danska, finska och engelska fartyg tagit för sig ca 15 % av frakterna.

Sjöfartspolitik handlar självfallet icke enbart om svensk sjöfarts odiskutabla betydelse för handeln och om svensk sjöfarts ojämlika konkurrenssituation visavi andra sjöfartsnationer. Sjöfartspolitikerna måste bl. a. också medräkna miljöpolitiska aspekter, beredskapskrav och frågor som har med arbetsmiljö och solidaritet att skaffa.

Ett stort tankfartyg förbrukar endast 0,5 gram bunkerolja för att frakta 1 ton en km. För ett mindre fartyg i kusttrafik är bränsleförbrukningen 2,7 gram. En stor lastbil kräver 13–14 gram olja per tonkilometer. De största tankfartygen fraktar 1 ton olja en km för en fraktkostnad på 0,2–0,3 öre. Motsvarande pris på järnväg är mellan 10–12 öre. Andra jämförande beräkningar som gjorts visar exempelvis att en bogserbåt med timmersläp fraktar lika stora kvantiteter som 600 långtradare och att ett medelstort containerfartyg också kan överta 600 långtradares last. Det torde knappast behöva understrykas att de luftföroreningar som ett medelstort containerfartyg står för ute till havs, fjärran från tätortsbebyggelse, inte på något sätt är jämförbara med utsläppen från 600 långtradare. Det bör i detta sammanhang också erinras om att landsvägars och järnvägars sträckningar inte sällan skapar mycket hårda miljödebatter.

Beredskapsaspekter har inte sällan lyfts fram, och det med all rätt, i samband med jordbrukspolitiska debatter och då civilförsvarets resurser inventerats. Eftersom Sveriges utrikes- och inrikeshandel nära nog är totalt beroende av sjöfart, finns det all anledning att sjöfartspolitiken, ur såväl försvars- och säkerhets- som försörjningsaspekter, också tillmäts mycket stor betydelse och uppmärksamhet. Sverige som har den längsta kustlinjen av alla Europas stater kan, som neutral nation, inte låta fartyg från Nato- eller Warszawaländerna tränga ut svenska fartyg från den svenska sjöfarten, och därmed försätta Sverige i en situation som skulle te sig helt ohållbar i en krissituation. Sverige har under de senaste 10–15 åren förlorat 80 % av sin handelsflotta. Under samma period har grannländer som Danmark och Västtyskland sett till att deras handelsflottor minst sagt blomstrat.

Titt som tätt vet massmedierna att berätta om fartyg som anlöpt svenska hamnar, fartyg vilkas besättning behandlas på ett med våra svenska mått mått osolidariskt och arbets- och lönemässigt orimligt sätt. Det är inte sällan också så att dessa fartyg eller rederier visar, vänligt uttryckt, nonchalans både gentemot säkerhet och havsmiljö. Det harmonierar emellertid synnerligen dåligt att samtidigt som rättmätiga krav ställs på främmande fartyg som anlöper svenska hamnar, tvingar eller lockar svensk sjöfartspolitik allt fler svenska redare att utlandsflagga fartyg. Det görs gällande att svenska finansintressen i dag står bakom en flotta under utländsk flagg som i ton mått, ca 5 miljoner ton dw, är mer än dubbelt så stor som den totala svenskflaggade handelsflottan.

Det är brådskande med sjöfartspolitiska åtgärder. Det krävs politiska beslut som gör svensk sjöfart konkurrenskraftig genom sänkta kostnader.

Hemställan

Mot bakgrund av ovanstående hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de som arbetar ombord på fartyg som går i fjärrtrafik bör befrias från inkomstskatt.

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de sociala avgifterna för sjöfolk som arbetar i fjärrtrafik bör sänkas.¹]

Stockholm den 20 januari 1987

Alf Svensson (c)