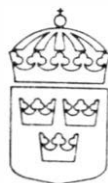


# Motion till riksdagen

1987/88:T102

av Carl Bildt m. fl. (m)

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



Mot.  
1987/88  
T102-106

## 1. Sammanfattning

Sveriges geografiska läge medför att vi för vår utrikeshandel är helt beroende av sjöfart. Av allt gods som transporteras till och från Sverige går ca 95 % på fartyg inkl. färjor. Sjöfarten svarar för närmare hälften av de inrikes godstransporterna.

Den svenska sjöfarten, som omsätter ca 40 miljarder kronor per år, svarar för ungefär en fjärdedel av exportinkomsterna och bidrog 1987 med närmare 7 miljarder kronor till bytesbalansen. Sjöfartsnäringen sysselsätter totalt ca 40 000 personer, varav ca 12 000 ombordanställda.

Sjöfarten har också stor betydelse från handelspolitisk och försvarspolitisk synpunkt.

Sjöfarten är extremt beroende av internationella förhållanden. Dessa har under lång tid präglats av de villkor som s. k. bekvämlighetsflagg kan erbjuda samt långtgående protektionism och olika nationella stödåtgärder i syfte att vidmakthålla nationella handelsflottor. Sverige kan i längden inte avskärma sig från dessa förhållanden utan att det får ännu allvarigare konsekvenser för den svenska handelsflottans överlevnadsmöjligheter.

Av dessa skäl är det motiverat med särskilda åtgärder i syfte att ge svensk sjöfart internationellt konkurrenskraftiga arbetsvillkor.

Moderata samlingspartiet kan dock inte ställa sig bakom regeringens förslag om ett direkt statligt bidrag med 38 000 kr. per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Kostnaden beräknas till 300 milj. kr. för kommande budgetår. Det finns en uppenbar risk för att en sådan direkt statlig subvention kan leda till motåtgärder från andra sjöfartsnationer, främst USA och EG.

Stödet till sjöfarten måste få en internationellt godtagbar utformning. Det måste ge sjöfarten fasta och förutsebara arbetsvillkor.

Regeringen bör därför få i uppdrag att utreda omfattningen av och formerna för ett särskilt svenskt sjöfartsregister att föreläggas riksdagen i så god tid att det kan träda i kraft den 1 januari 1989.

Regeringen bör återkomma till riksdagen med ett förslag till reduktion av de lagstadgade sociala avgifterna motsvarande ca 50 % att träda i kraft den 1 januari 1989. Avtalsparterna bör ges möjlighet att själva i avtal reglera det sociala skydd de anser erforderligt.

Den av regeringen aviserade propositionen angående befrielse från

## 2. Den internationella sjöfartsmiljön

Under 1960- och 1970-talen har den samlade världshandelsflottan ökat kraftigt. Orsakssambanden är komplicerade, men starkt bidragande faktorer har varit en kraftig ökning av tonnage registrerat i lågkostnadsländer, lastuppdelning, protektionism och statliga subventioner till varv och sjöfart. Det torde vara korrekt att säga att politiska beslut, internationellt och nationellt, i hög grad har bidragit till utvecklingen.

Lågkostnadsländer, som kan konkurrera inte enbart med låga löner och mer eller mindre obefintliga sociala förmåner utan också ofta godkänner låg säkerhets- och arbetsmiljöstandard, har gynnats. Statshandelsländerna har framgångsrikt kunnat konkurrera med sina speciella villkor.

Högekostnadsländerna har tvingats att med extraordinära åtgärder slå vakt om sin egen sjöfart.

Med anledning av det stora strategiska och ekonomiska värde som en egen handelsflotta har för ett utvecklat industriland har länder som är jämförbara med Sverige således infört en rad olika stödåtgärder för att slå vakt om vad som återstår av deras egna handelsflottor. Sådant stöd utgår i allmänhet i form av skatteförmåner och/eller fördelaktiga finansieringsvillkor samt stöd till infrastrukturen.

På senare tid har de s. k. öppna registren blivit allt vanligare.

Sammantaget har utvecklingen lett till att den internationella sjöfarten kommit in i en ond cirkel med subventioner, överkapacitet, prisdumpning, försvagad lönsamhet, hårdnande internationell konkurrens, ytterligare subventioner och tilltagande protektionism.

Oberoende av vad man anser om denna utveckling, måste man konstatera att ingenting tyder på att förhållandena under överskådlig tid kommer att förändras i någon påtaglig grad. Tvärtom tyder det mesta på att utvecklingen går i motsatt riktning.

EG har infört regler i avsikt att skydda medlemsländerna mot diskriminerande och protektionistiska affärsmetoder från i första hand statshandelsländernas handelsflottor. 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.

I fråga om kustfarten föreligger inom EG påtagliga svårigheter att komma fram till ett gemensamt beslut. Storbritannien har med anledning härav nyligen skärpt bestämmelserna för kustfartstillstånd. 40 % av den brittiska kustfarten ombesörjs av utländska fartyg, däribland svenska. En hårdnande attityd från EG-länderna i förhållande till kustsjöfarten kan få allvarliga konsekvenser för den svenska när sjöfartsflottan.

De lagförslag som nyligen förelagts USA:s senat och representanthuset innebär ett annat allvarligt hot mot svensk sjöfart. Lagarna innebär mycket långtgående ingrepp och möjligheter till ingrepp i syfte att begränsa

konkurrensen på amerikanska hamnar. Det är högst troligt att svenska rederiers rättigheter att transportera sjöburet gods till och från amerikansk hamn kommer att begränsas. Effekterna för svenskägda fartyg under utländsk flagg är osäkra.

Politiseringen av den internationella sjöfarten tycks snarast öka. Detta sker i ett läge då framtidsutsikterna för sjöfarten tycks ljusare än på länge. Detta gäller kanske främst bulk- och tanktonnaget.

### 3. Utvecklingen för svensk sjöfart

Utvecklingen för svensk sjöfart har under de senaste två decennierna varit i det närmaste oavbrutet nedåtgående. Den svenska handelsflottan har reducerats både absolut, räknat som antal ombordanställda eller som antalet fartyg, och relativt. Vår andel av den internationella sjöfarten har minskat påtagligt. Av vår import och export kan i dag endast 20 % fraktas på svenska fartyg.

Denna utveckling är betänkelig, inte minst för totalförsvaret. Vi är starkt beroende av en rad strategiska importprodukter. Detta beroende har ökat till följd av reducerad fredskrigslagring. Antalet strategiska exportprodukter som kan påverka våra handelspartners att också i ett krisläge upprätthålla handeln med Sverige är starkt begränsade. Även om Sverige förmår föra en aktiv handelspolitik som stöder vår neutralitet, återstår problemet med vårt sjöfartsberoende.

För att vår totalförvarsplanering på ett trovärdigt sätt skall underbygga neutralitetspolitiken är det därför nödvändigt att öka vår självförsörjningsgrad i fråga om sjötransporter.

Det mindre tonnaget i närsjöfart har ökat i betydelse. Denna del av sjöfartsnäringen har i starkt reducerad omfattning överlevt i form av partrederier och mindre aktiebolag med ett stort personligt engagemang och uppoffrande arbetsinsatser från seglande ägare och delägare.

Svenska rederier har hävdat sig väl i den internationella konkurrensen genom sjöfartskunnande och entreprenörskap. Den utlandsflaggade delen av den svenskägda handelsflottan uppgår till 5 miljoner ton dw, jämfört med 3 miljoner ton dw svenskflaggat tonnage. En förutsättning för detta har varit utflaggning och internationellt samarbete.

Med hänsyn till den hårdnande internationella konkurrensen och ökad protektionism från stora sjöfartsnationers sida finns det emellertid anledning befara att den svenskflaggade delen av handelsflottan nu har reducerats till en nivå, där möjligheterna att bedriva någon i egentlig mening svensk sjöfart över huvud taget kan ifrågasättas.

Vi har börjat nå den gräns där det finns en risk för att viktiga delar av näringen går i stort sett förlorad för Sverige.

### 4. Propositionen

Regeringens handläggning av sjöfartspolitikerna har präglats av vankelmod och handlingsförlamning. Gång på gång har regeringen aviserat propositioner till riksdagen. Gång på gång har förväntningarna upplösts i intet.

Först efter det att trafikutskottet på moderat initiativ i november förra året enhälligt beslutade att beställa en proposition av regeringen har regeringen nu kunnat förmå sig att lägga ett förslag till sjöfartspolitiska åtgärder på riksdagens bord.

För att minska bemanningskostnaderna föreslås i propositionen införandet av en direkt subvention i form av ett särskilt statsbidrag till svenska rederier. Detta föreslås för budgetåret 1988/89 utgå med 38 000 kr. per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Kostnaden för staten beräknas för budgetåret 1988/89 till 300 milj. kr. Bidraget beräknas motsvara ca hälften av de sociala kostnaderna. Bidraget skall omprövas årligen.

Därutöver meddelas att regeringen avser att senare presentera ett förslag om skattebefrielse för sjömän anställda ombord på svenska handelsfartyg i fjärrfart.

Med hänsyn till den internationella utvecklingen mot ökade protektionistiska åtgärder i syfte att i första hand utestänga sjöfart tillhörande nationer som direkt subventionerar sin sjöfart, är det anmärkningsvärt att den enda åtgärd regeringen nu föreslår riksdagen är direkta subventioner.

Den sjöfartspolitik som hittills bedrivits har i allt stort präglats av en fåfång tilltro till möjligheterna att genom förbud och hinder kunna avskärma en av internationella förhållanden beroende bransch från internationella villkor utan att det får negativa konsekvenser för sysselsättningen för svenskt sjöfolk.

Också den nu aktuella propositionen präglas av tilltron till möjligheterna att genom direkta subventioner sänka bemanningskostnaderna tillräckligt för att de som i dag är ombordanställda skall kunna beredas fortsatt anställning i svenska fartyg, utan hänsyn till de regler som gäller internationellt. Att en sådan politik kan få ödesdigra konsekvenser för stora delar av resterande svensk sjöfart och därmed också för de anställda tycks inte ha föresvävat regeringen.

Regeringens valhänthet jämte den socialistiska riksdagsmajoritetens upprepade avslag på förslag till förändringar av sjöfartspolitiken i syfte att avreglera och skapa långsiktiga förutsättningar för en marknadsanpassning av svensk sjöfart visar att någon verklig vilja att förbättra sjöfartens arbetsförhållanden inte föreligger.

## 5. En svensk sjöfartspolitik

Det är hög tid för en genomtänkt svensk sjöfartspolitik. För att bryta den negativa utvecklingen krävs radikala och snabba åtgärder.

Det är inte önskvärt att med statlig styrning eller statligt stöd underhålla en näring som inte kan konkurrera på de villkor marknaden ställer. Då det gäller sjöfarten kan det emellertid med fog sägas att vanliga marknadsekonomiska villkor inte gäller.

De åtgärder som krävs måste vara långsiktiga och ägnade att ge sjöfartsnäringsen stabila och realistiska möjligheter att verka enligt de internationella marknadsförutsättningarna.

De olika sjöfartssektorerna måste ses var för sig. Generellt gäller dock att

staten skall minska sitt inflytande främst genom avregleringar och större flexibilitet i tvingande regler.

Stor öppenhet gentemot nya strömningar inom den internationella sjöfarten är nödvändig. Kan svensk sjöfart inte anpassa sig till dessa, riskerar den att snabbt slås ut på olika marknader.

Moderata samlingspartiet har i andra sammanhang föreslagit en rad åtgärder i syfte att förbättra sjöfartens konkurrensmöjligheter, såsom:

- Upphävande av den s. k. flagglagen.
- Investeringar i fartyg bör underlättas, dels genom att nuvarande regler om investeringsfonder ändras så att fonderna kan tas i anspråk för investeringar i begagnade fartyg, dels genom en generösare praxis än för närvarande i fråga om möjligheterna att utnyttja investeringsfonderna för fartygsinvesteringar.
- Anskaffningen av utlandsägda begagnade fartyg av god kvalitet bör underlättas genom att sjöfartsverkets regler beträffande fartygets konstruktion och utrustning anpassas till internationellt godtagna regler.
- Tillströmningen av riskvilligt kapital till sjöfartsnäringen bör underlättas. De negativa konsekvenserna av 1973 års regler om begränsade möjligheter till avdrag för underskott i bl. a. partrederier bör därför undanröjas.

### 5.1 Ett svenskt sjöfartsregister

I propositionen anför föredragande statsrådet följande 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 förorda en internationell registerlösning för svenskt vidkommande.”

Därmed har statsrådet i klartext avfärdat möjligheterna för i första hand en framtida svensk tank- och bulksjöfart.

Vi är inte beredda att på detta lättvindiga sätt utesluta möjligheterna för svensk sjöfart att hävda sig på den marknad som under de närmaste åren troligen har de största möjligheterna att återhämta sig från den långvariga lågkonjunkturen, nämligen tank- och bulkmarknaden. Denna svarar för 75 % av världssjöfarten. Om någon tid kan situationen förändras i mer gynnsam riktning också för andra grenar av sjöfartsnäringen.

Flertalet 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.

Norge införde under 1987 ett internationellt register. I Danmark har nyligen lagts ett lagförslag om ett eget sjöfartsregister. Tidigare har Frankrike ett öppet register på Kerguelen, Storbritannien på Isle of Man och Holland i Holländska Antillerna. Västtyskland har genom avtal möjligheter att anlita cypriotisk flagg. Spanien och Portugal utreder ett gemensamt öppet register på Madeira. Luxemburg är på väg att införa ett särskilt register öppet också för belgiska fartyg. Canada planerar ett öppet register. USA har

genom avtal med Panama och Liberia förfoganderätt över amerikanska fartyg registrerade i dessa register.

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 en 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 föreläggas riksdagen i så god tid att reglerna kan träda i kraft den 1 januari 1989.

## 5.2 Bemanningskostnaderna

Det är med en viss tillfredsställelse vi konstaterar att regeringen i propositionen nu så tydligt visar att den är medveten om att det höga skattetrycket är skadligt för både sysselsättning och företagande. Denna insikt har emellertid hittills inte kommit till uttryck i den praktiska politiken.

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 är i stort sett 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 med de negativa konsekvenser vi tidigare redovisat 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 reduktion av de sociala avgifterna jämte 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.

Regeringen bör därför snarast förelägga riksdagen förslag till reduktion av de lagstadgade sociala avgifterna motsvarande ca 50 %. De nya reglerna bör träda i kraft den 1 januari 1989.

Regeringens förslag till subvention omfattar såväl de lagstadgade som de avtalsbundna sociala avgifterna. Vi anser det vara stötande att avlasta parterna ansvaret för effekterna av träffade avtal. Dessa kostnader bör därför inte omfattas av statliga stödåtgärder.

Det bör helt överlåtas åt parterna att i avtal reglera det sociala skydd som parterna själva bedömer erforderligt.

Den aviserade propositionen om befrielse från sjömansskatt för tjänstgö-

ring på svenska handelsfartyg i fjärrart bör utan ytterligare dröjsmål föreläggas riksdagen.

Mot. 1987/88  
T102

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad som anförts i motionen,

2. att riksdagen avslår förslaget i proposition 1987/88:129 att till svenska rederier för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 300 000 000 kr.,

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag till reduktion av de sociala avgifterna för sjömän i enlighet med vad som anförts i motionen.

Stockholm den 23 mars 1988

*Carl Bildt (m)*

*Lars Tobisson (m)*

*Anders Björck (m)*

*Nils Carlshamre (m)*

*Rolf Dahlberg (m)*

*Bo Lundgren (m)*

*Arne Andersson (m)*

*i Ljung*

*Ingegerd Troedsson (m)*

*Ingrid Sundberg (m)*

*Rolf Clarkson (m)*

*Ann-Cathrine Haglund (m)*

*Sonja Rembo (m)*

*Per-Olof Strindberg (m)*