

## Trafikutskottets betänkande

1981/82:37

om vissa sjöfartsfrågor (prop. 1981/82:217)

### Propositionen

I proposition 1981/82:217 har regeringen (kommunikationsdepartementet)

*dels*

1. berett riksdagen tillfälle att ta del av vad i propositionen har anförts om planerade ändringar av sjömansbeskattningen,

*dels* föreslagit riksdagen att

2. godkänna att stöd ges svenska rederier i enlighet med de riktlinjer som har förordats i propositionen,

3. godkänna att en särskild nämnd inrättas i enlighet med vad som har förordats i propositionen.

I propositionen föreslås åtgärder som syftar till att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

I syfte att underlätta för sjöarbetsmarknadens parter att uforma avtal och praxis som medför lägre kostnader för att driva fartyg under svensk flagg, anges i propositionen vissa planerade förändringar av sjömansbeskattningen. Chefen för budgetdepartementet kommer inom kort att ta initiativ till att utreda vissa tekniska frågor i samband med förändringar av beskattningsvillkoren för sjömän. Avsikten är att förslag skall kunna läggas fram i sådan tid att förändringar kan tillämpas fr. o. m. inkomståren 1983 och 1984.

I propositionen föreslås också att svenska rederier övergångsvis skall kunna erhålla ekonomiskt stöd. Stödet skall baseras på vad rederierna levererar in i sjömansskatt avseende inkomståren 1982—1986. Under det första kvalifikationsåret skall stödet i normalfallet utgöra 75 % av inlevererad sjömansskatt. För fartyg som är av särskilt intresse från beredskapsynpunkt föreslås stödet under det första kvalifikationsåret uppgå till 100 % av sjömansskatten och för passagerarfartyg och kombinerade passagerar- och lastfartyg till 50 %. Under de fyra följande kvalifikationsåren skall stödet successivt trappas ned.

Stödet, som har dels ett konsoliderande, dels ett expansivt syfte, skall kunna erhållas efter ansökan upp till fem år efter kvalifikationsåret. Det konsoliderande syftet föreslås bli tillgodosett på så sätt att ett rederi som visar ett negativt resultat på nivån före bokslutsdispositioner och skatt skall kunna ta stöd i anspråk — i mån av rederiets maximala möjlighet till stöd — intill dess att ett nollresultat uppnås. Det expansiva syftet med stödet föreslås bli tillgodosett så att rederier som har ett positivt resultat

enbart skall kunna erhålla stöd om detta skall användas för investeringar i fartyg under svensk flagg. Villkoret skall härvid vara att rederiets tillgångar i fartyg långsiktigt ökar genom investeringen.

I propositionen aviseras också en omarbetning av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg.

## Motionerna

I motion 1981/82:2560 av Kerstin Ekman och Kerstin Sandborg (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar förlänga tiden för statsbidrag till praktikplatser för fartyg i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motion 1981/82:2561 av Sonja Rembo och Siri Häggmark (båda m) yrkas

1. att riksdagen måtte besluta att svensk köpare av fartyg som byggts med beställarstöd vid svenskt varv belastas med högst samma ränta som en utländsk köpare,

2. att riksdagen måtte besluta att räntesubventioner genom AB Svensk Exportkredit vid försäljning av andrahandstonnage till utlandet endast utgår i de fall svensk köpare inte stått att finna,

3. att riksdagen måtte besluta att finansieringsvillkoren vid nyanskaffning av såväl nybyggt tonnage som andrahandstonnage utformas i enlighet med motionens intentioner,

4. att riksdagen måtte besluta att hemställa hos regeringen att snarast låta utreda i vilken utsträckning svenska tekniska särbestämmelser eller ensidig svensk tillämpning av internationella regler föreligger och hur dessa hinder skall kunna undanröjas,

5. att riksdagen måtte besluta att rederirörelse i form av partrederi alltid skall anses sakna fast driftställe i kommunalskattelagens mening,

6. att riksdagen måtte besluta att rätten för partredare att även fortsättningsvis göra underskottsavdrag vid beskattningen behålls oförändrad,

7. att riksdagen måtte besluta att kravet på uppnådd behörighet för att erhålla statligt stöd till praktikplatser inom sjöfarten slopas,

8. att riksdagen måtte besluta att stödet till praktikplatser utvidgas till att omfatta befälsassistenter,

9. att riksdagen måtte besluta att hemställa hos regeringen om förslag till åtgärder i syfte att stimulera en ökad satsning på sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk forskning och utveckling.

I motion 1981/82:2564 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförts om inriktningen av ändringar av sjömansbeskattningen,

2. att riksdagen godkänner vad som i motionen i övrigt anförts om inriktningen av ändringar i sjömansbeskattningen,

3. att riksdagen i övrigt avslår propositionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande investeringsavdrag för fartyg samt beträffande förbättring av kostnadsläget för sjöfartsnäringen.

I motion 1981/82:2565 av Sten Svensson och Göthe Knutson (båda m) yrkas att riksdagen beslutar att rederirörelse i form av partrederi alltid skall anses sakna fast driftställe i kommunalskattelagens mening.

I motion 1981/82:2566 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen beslutar avslå propositionen,

2. att riksdagen beslutar att begära av regeringen att ett sjöfartspolitiskt program utarbetas i enlighet med innehållet i motionen,

3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till skapande av ett statligt rederi,

4. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till statlig leasingverksamhet i enlighet med vad som anförs i motionen,

5. att riksdagen beslutar uttala att näringen anpassas till UNCTAD-koden 40-40-20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder,

6. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet.

I motion 1981/82:2567 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar att godkänna att stöd ges svenska rederier i enlighet med de riktlinjer som förordats i motionen,

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som har anförts i motionen om planerade ändringar av sjömansbeskattningen,

3. att riksdagen beslutar att begära att regeringen redovisar förslag till ändrade regler för det statliga stödet till praktikplatser på fartyg,

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge fullmäktige i riksbanken till känna vad som har anförts i motionen om tillämpningen av valutalagstiftningen vid rederiers etableringar i utlandet,

5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som har anförts i motionen om beställning av fartyg vid svenska varv.

## Yttrande

I ärendet har yttrande avgivits av skatteutskottet (SkU 1981/82:10 y). Se bilaga till detta betänkande.

Vidare har utskottet hos näringsutskottet hemställt om yttrande över motionerna 1981/82:2561 (m) yrkandena 1—3 och 1981/82:2567 (s) yrkande 5. Näringsutskottet har enligt utdrag ur protokoll den 25 maj 1982 beslutat att avstå från att avge yttrande.

## **Inledning och allmän bakgrund**

Riksdagen fastställde år 1980 vissa allmänna riktlinjer för sjöfartspolitik inom ramen för ett sjöfartspolitiskt program (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr 1979/80:412). Riktlinjerna innebär bl. a. att förutsättningar skall skapas för en effektiv utrikeshandel till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnad. Vidare gäller att Sveriges transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer skall tryggas. Sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans skall tas till vara.

Enligt den proposition som nu är i fråga måste svensk sjöfarts konkurrenskraft stärkas för att den sålunda fastställda sjöfartspolitikerna skall kunna genomföras.

Föredragande departementschefen framhåller att den svenska handelsflottan har minskat kraftigt sedan mitten av 1970-talet. Svenskt tonnage har fortlöpande förlorat marknadsandelar. De större rederierna använder i allt högre grad utländskt inhyrt tonnage. Investeringar i nytt tonnage sker också i allt större utsträckning under utländsk flagg. Genom en sådan omstrukturering av sin verksamhet minskar dessa rederier sitt beroende av svenskt kostnadsläge.

Den svenska sjöfartsnäringens svårigheter beror enligt föredraganden till en del av den internationella ekonomins stagnation och av den sjöburna världshandeln ännu ogynnsammare utveckling. Dessa internationellt sett allmänna faktorer kan emellertid inte förklara den svenska sjöfartens relativt svaga internationella konkurrensförmåga.

Om inte konkurrensförmågan stärks, fortsätter föredraganden, är risken stor för en fortsatt minskning av den svenska handelsflottan. Det är därvid sannolikt att nuvarande tendens till ökande utlandsetablering ytterligare markerar. Bara under det senaste halvåret har en rad svenska rederier fått riksbankens tillstånd att etablera sig utomlands. De samhällsekonomiskt negativa följderna av denna utveckling är uppenbara; sjöfartsnettot uppgick år 1981 till 4,1 miljarder kronor. En fortsatt minskning av den svenska handelsflottan innebär också svårigheter att upprätthålla kravet på transportkapacitet för totalförsvarets behov under krig och krigsfara. Vidare minskar sysselsättningen. Sedan år 1976 har 8 500 arbetstillfällen försvunnit i den svenska handelsflottan. Arbetslösheten bland sjöfolk uppgår f. n. till ca 9 %. Omkring 14 000 personer är f. n. sysselsatta på svenska fartyg. Även svensk export- och importindustri drabbas av negativa verkningar. Med sitt stora utlandsberoende bör Sverige ha möjlighet att för transporterna till och från utlandet kunna påverka frakter och transportstandard. Detta kan svårligen ske utan tillgång till svenska fartyg, i synnerhet inte i fråga om den transoceaniska linjetrafiken.

Sveriges redareförening och de ombordanställdas organisationer har var för sig — i samband med överläggningar som på föredragandens

initiativ inleddes hösten 1981 — till kommunikationsdepartementet översänt förslag till åtgärdsprogram för den svenska sjöfartsnäringen. Generaldirektören och chefen för sjöfartsverket har därefter fört samtal med parterna för att söka utröna möjligheterna till en gemensam framställning från deras sida om utformningen av stimulansåtgärder för svensk sjöfart. Åtgärdsprogrammen och generaldirektörens rapport har fogats till propositionen som bilagor.

Föredraganden framhåller att diskussionerna mellan parterna har visat att de är eniga om att Sverige behöver en handelsflotta både av samhälls-ekonomiska skäl och av beredskapsskäl. Parterna är vidare överens om att ett bibehållande av den svenska handelsflottan i nuvarande omfattning kräver åtgärder för att öka dess konkurrenskraft och att detta i sin tur kräver väsentligt sänkta kostnader för att driva fartyg under svensk flagg. Parternas enighet, konstaterar föredraganden, är dock större om målen än om medlen. Förslag om ekonomiskt stöd som innebär att rederierna ges rätt att innehålla viss del av sjömanskatteuppbörden har man dock kunnat enas om. Enighet föreligger vidare om smärre åtgärder som t. ex. statligt resebidrag och statligt stöd till praktikplatser. Förslagen har det gemensamt — understryker föredraganden — att de ensidigt riktar anspråk på staten.

Häremot invänder föredraganden att ensidigt statliga bidrag till branschen inte långsiktigt gagnar dess internationella konkurrensförmåga. Om inte parterna själva är beredda att medverka till åtgärder med långsiktigt och väsentligt kostnadssänkande effekter kan svensk sjöfart inte återfå en naturlig livskraft. Tvärtom föreligger en uppenbar risk för upprepade krav på statliga subventioner. Inom den ram som anges av den ekonomiska politiken är det i första hand parterna som är ansvariga för att kostnaderna för svensk sjöfart anpassas till en sådan nivå att den återfår sin konkurrenskraft. Ett indirekt statligt stöd — genom förändringar av sjömansbeskattningen — bör dock kunna underlätta för parterna att ta detta ansvar. I avvaktan på effekten av dessa åtgärder bör även ett direkt statligt ekonomiskt stöd kunna utgå under en övergångstid.

## Utskottet

### Planerade förändringar av sjömansbeskattningen

Föredraganden framhåller att den enda av kostnadsposterna för att äga och driva fartyg som systematiskt varierar mellan olika nationers fartyg är bemanningskostnaden. Arbetskraft på svenskflaggade fartyg medför väsentligt högre kostnader än i flertalet andra sjöfartsländer. Ett i Sverige internationellt sett högt löneläge i förening med höga socialavgifter och det tillämpade avlösningssystemet är de främsta orsakerna. Vid en internationell jämförelse har emellertid anställda ombord i svenska fartyg — på

grund av den svenska inkomstbeskattningen — inga anmärkningsvärt höga nettolöner. Höga inkomstskatter och arbetsgivaravgifter, dvs. sådana kostnader som staten direkt kan påverka, förklarar sålunda en stor del av kostnadsskillnaderna mellan att driva sjöfart under svensk resp. utländsk flagg.

Avlösningssystemet innebär, fortsätter föredraganden, att den ombordanställda under ett år vistas ungefär halva tiden ombord och är ledig den andra halvan. Det krävs sålunda ca två anställda för varje befattning. Detta system innebär kostnadsnackdelar för svenska fartyg, eftersom tjänstgöringstiden ombord i regel är längre i andra länders fartyg.

Den sammanlagda effekten av de regler som gäller för beskattning av anställda på svenska fartyg utgör vidare enligt föredraganden en stimulans för den enskilde att söka begränsa ombordvistelsen. En stor del av förklaringen till det kostnadskrävande svenska avlösningssystemet torde enligt föredraganden kunna sökas i skattereglerna. Från den lön som sjömannen uppbär som anställd vid ett rederi dras sjömansskatt. Om den anställda under sin lediga tid har annan inkomst beskattas denna för sig. Den sammanläggs inte med sjömansinkomsten. Detsamma gäller om en och samma person har sjömansinkomster från olika rederier för samma tid. En ombordanställd kan sålunda under ett och samma år ha inkomster från flera håll utan att drabbas av den skatteprogression som andra inkomsttagare i samma inkomstläge har.

Sjömän har i regel fri kost — framhålls vidare i propositionen — under den tid de vistas ombord. Värdet av denna förmån är inräknad till ett månatligt belopp på f. n. 535 kr. i sjömansskatttabellerna. Under den tid de är lediga och inte vistas ombord får de kosterättning om ca 55 kr. per dag som till största delen är skattefri. Reglerna om kosterättning torde enligt föredraganden utgöra ett incitament för den enskilde att söka begränsa tjänstgöringstiden ombord. Samma effekt har det förhållandet att s. k. engångsbelopp beskattas förhållandevis hårt i förhållande till motsvarande inkomst som sjömannen får från arbete i land. Följden har enligt föredraganden blivit att ombordanställda i mycket hög utsträckning väljer att ta ut ersättning för t. ex. arbetad övertid i form av ledighet i stället för som kontantersättning.

En förändring av de villkor som sålunda gäller för beskattningen av ombordanställd personal bör enligt föredraganden underlätta för sjöarbetsmarknadens parter att utifrån nya förutsättningar enas om kostnadsavlastande åtgärder. De förändringar han åsyftar är främst att den ombordanställdes samtliga inkomster läggs samman vid landbeskattningen, att den kosterättning som de ombordanställda erhåller under ledighet beskattas samtidigt som uppräknningen i sjömansskatttabellen för den fria kosten slopas samt att skatten på engångsbelopp sänks. Som utgångspunkt för förändringarna bör gälla att lön och ersättningar som är hänförliga till tjänstgöring ombord skall ge en större nettoförtjänst än motsvarande

förtjänst som är hänförlig till vistelse i land. Ändringarna av reglerna om kostersättning skall i princip inte leda till ekonomiska försämringar för de ombordanställda. Avsikten är att de ändrade reglerna — efter utredning av vissa tekniska frågor och riksdagens godkännande — skall kunna tillämpas redan på 1983 års inkomster. Även olika sjölöner som under en och samma period erhållits från olika arbetsgivare bör enligt föredraganden läggas samman vid beskattningen. Regler härom bör kunna börja tillämpas inkomståret 1984.

Regeringen bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad som i propositionen sålunda anförts om planerade ändringar av sjömansbeskattningen.

I motion 1981/82:2564 (m) yrkas att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförts om inriktningen av ändringar av sjömansbeskattningen.

I motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) yrkas att riksdagen avslår propositionen.

I motion 1981/82:2567 (s) framhålls att det aviserade förslaget om att *ombordanställdas samtliga inkomster skall läggas samman* innebär att större rättvisa än f. n. uppnås vid beskattningen. Motionärerna tillstyrker därför att regeringen låter utreda denna fråga.

Utskottet ansluter sig i denna del i likhet med föredraganden till den i sistnämnda motion uttalade uppfattningen. I avvaktan på regeringens av sådan utredning föranledda förslag avstyrker utskottet motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) i den del som nu är i fråga samt lämnar de i propositionen förordade riktlinjerna i denna del utan erinran. Övriga här nämnda motionsyrkanden bör såvitt nu är i fråga inte föranledda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1981/82:2567 (s) framhålls vidare att de aviserade förändringarna av skattereglerna för ombordanställdas kostersättning och för engångsbelopp innebär klara ingrepp i gällande avtal för de ombordanställda. Det bör enligt motionen vara möjligt att ändra skattereglerna så att konkurrenskraften för den svenska handelsflottan stärks utan att de anställdas arbetsförhållanden och levnadsvillkor därigenom försämras. Riksdagen bör därför uttala sig mot en skatteomläggning i nu nämnda delar. Vad sålunda anförts anses av motionärerna böra ges regeringen till känna.

Även utskottet vill understryka vikten av att de i övrigt ändrade skatteregler som avses bli följden av propositionens förslag inte får medföra försämrade arbetsförhållanden och levnadsvillkor för de ombordanställda. Utskottet förutsätter att regeringens förslag, när det föreläggs riksdagen, har en sådan inriktning.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att utgångspunkten för förändringarna av beskattningstvillkoren bör vara att lön och ersättningar

som är att hänföra till tjänstgöringstid ombord skall ge en större nettoför-tjänst än motsvarande förtjänst som är hänförlig till vistelse i land.

Föredraganden framhåller att han vid sina överväganden utgått från att staten, utan att ingripa i parternas frihet att själva sluta avtal, bör söka underlätta för parterna att inom ramen för gällande säkerhetsbestämme-lser enas om kostnadsavlastande åtgärder. Även utskottet anser att avtals- och beskattningsfrågor bör hållas isär.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionsyr-kandet i fråga och lämnar utan erinran de i propositionen i denna del förordade riktlinjerna. Med detta ställningstagande torde motion 1981/82:2564 (m) yrkande I i denna del få anses tillgodosett och därför kunna lämnas utan åtgärd. Av utskottets ställningstagande följer även att motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) yrkande I i här berörd del avstyrks.

I motion 1981/82:2564 (m) väcks en fråga som rör både de skattefrågor som utskottet behandlar i detta avsnitt och de frågor om ekonomiskt stöd till sjöfarten som behandlas i följande avsnitt.

Motionärerna framhåller att de höga svenska bemanningskostnaderna till stor del har förorsakats av alltför höga marginalsatser. Sjömansskatten bör redan fr. o. m. den 1 januari 1983 utgå från den inkomstskatt i övrigt som kommer att gälla i slutläget av den av moderata samlingspartiet föreslagna skattereformen, som bl. a. innebär *sänkta marginalsatser*. Under hänvisning till detta förslag avvisar motionärerna propositionens för-slag om stöd till förlusttäckning.

Skatteutskottet har i yttrande (bilaga) över motionen framhållit att sjö-mansskatten i stort sett bör motsvara den vanliga inkomstskatten. Med hänvisning härtill och till att motionärernas förslag inte innebär några omedelbara förbättringar för rederinäringen avstyrker man motionsyr-kandet.

Trafikutskottet gör samma bedömning.

### **Ekonomiskt stöd till sjöfarten**

Med utgångspunkt i sjöarbetsmarknadsparternas förslag att rederierna skall ges rätt att innehålla viss del av sjömansskatteuppbörden föreslår föredraganden att ett statligt ekonomiskt stöd till sjöfarten skall kunna utgå under en övergångstid. Stödet bör utformas så att det främjar sjöfart under svensk flagg och att därför med vissa undantag endast sjömansskatt hänförlig till anställning ombord på fartyg som är registrerade i Sverige bör berättiga till stöd.

Tekniken att beräkna stödets omfattning på grundval av inlevererad sjömansskatt leder till icke avsedda effekter för sådana partrederier där delägarna själva arbetar ombord eftersom dessa inte betalar sjömansskatt i de fall partrederiet svarar för driften av fartyget. För att möjliggöra ett

stöd till partrederier med seglande delägare anser föredraganden att hänsyn bör tas till att dessa inte betalar sjömansskatt när stöd till sådana partrederier skall beräknas. Utgångspunkten föreslås härvid vara att i första hand försöka beräkna vad de seglande delägarna skulle ha erlagt i sjömansskatt om de hade varit anställda i rederiet.

Enligt propositionen bör stödet överföras till rederierna över ett särskilt förslagsanslag på statsbudgeten och grundas på vad som har inbetalts i sjömansskatt under ordinarie inbetalningsperiod. För att ett rederi skall kunna erhålla stöd måste det i samband med ansökan härom dokumentera genomförda rationaliseringsåtgärder eller lägga fram en plan över sådana åtgärder.

Stödet föreslås grundas på sjömansskatteinbetalningar under fem år med en successiv avtrappning under perioden.

Under det första kvalifikationsåret bör enligt propositionen stödet i normalfallet uppgå till 75 % av vad rederiet levererat in till staten i sjömansskatt. Från denna huvudregel förordas att två undantag görs. Från beredskapssynpunkt är det angeläget att värna om sådant tonnage som är lämpligt för kustsjöfart. För sådana fartyg föreslås därför att det under det första kvalifikationsåret skall vara möjligt att medge stöd med upp till 100 % av den inlevererade sjömansskatten.

För passagerarfartyg och kombinerade passagerar- och lastfartyg föreslår föredraganden att stöd under det första kvalifikationsåret skall kunna utgå med högst 50 %. Detta motiveras bl. a. med att den försäljnings- och restaurationsverksamhet som bedrivs ombord på sådana fartyg i viss mån sker i konkurrens med liknande landbaserad verksamhet. Vidare erinras om det indirekta stöd som passagerartrafiken får genom den skattefria försäljning som ofta sker ombord samt att färjetrafiken i huvudsak konkurrerar med färjor under annan nordisk flagg.

Stödet föreslås få den storlek under de fem kvalifikationsåren som framgår av följande tablå.

*Stödets storlek i procent av inlevererad sjömansskatt*

Kvalifikationsår	"Kustsjöfartsfartyg"	Passagerarfartyg samt kombinerade passagerar- och lastfartyg	Övriga fartyg
1982	100	50	75
1983	80	40	60
1984	60	30	45
1985	40	20	30
1986	20	10	15

Föredraganden anser att såväl de ombordanställda som staten måste tillförsäkras garantier för att det statliga stödet används i avsett syfte, nämligen att konsolidera och expandera den svenska sjöfartsnäringen.

Det konsoliderande syftet kan enligt propositionen tillgodoses på följande sätt.

I det fall ett rederi visar ett negativt resultat i rederiverksamheten på nivån före bokslutsdispositioner och skatt exklusive stöd skall stöd — i mån av rederiets maximala möjlighet till sådant — kunna tas in anspråk intill dess att ett nollresultat uppnås. Resultatet skall då ha belastats med avskrivningar enligt plan och extraordinära kostnader och intäkter men ej vara påverkat av t. ex. koncernbidrag och aktieägaretillskott. Avskrivningar enligt plan skall vara gjorda i enlighet med god sed inom branschen. Resultatet skall vidare inkludera ev. kostnader och intäkter som är hänförliga till t. ex. inhyrda fartyg. Till grund för ansökan om och utbetalning av stöd skall en av auktoriserad eller godkänd revisor styrkt beräkning av resultatet redovisas. Härvid skall beaktas att det redovisade resultatet är riktigt fördelat i förhållande till eventuella andra rörelsegrenar och till t. ex. driftbolag som hyrt in rederiets fartyg.

För partrederier — där avskrivningar inte görs i partrederiets resultaträkning utan i de enskilda partrederiägarnas årsbokslut respektive deklARATIONER — skall resultaträkningen i partrederiet vara uppställd enligt ovan redovisade principer och kompletteras med fiktiva avskrivningar enligt plan. På liknande sätt bör för rederiverksamhet som t. ex. ingår som en del i ett industriföretag och som inte har egen resultaträkning en särskild resultaträkning upprättas.

Även om stödet i princip skall beräknas för det enskilda rederiet bör — när det t. ex. är fråga om rederier som ingår i en koncern — det samlade resultatet av koncernens rederiverksamhet kunna läggas till grund för beräkning av stöd om det är uppenbart att dispositioner har vidtagits som syftar till att komma i åtnjutande av stöd i konsoliderande syfte.

Stödets expansiva syfte kan enligt föredraganden tillgodoses på följande sätt. Sådana rederier som redovisar ett nollresultat — och då inkluderas även rederier som erhållit stöd i konsoliderande syfte — eller ett positivt resultat före bokslutsdispositioner och skatt exklusive stöd, bör endast kunna erhålla stöd om detta skall användas till investeringar i fartyg under svensk flagg. Stödet kommer i dessa fall att närmast få karaktären av investeringsbidrag. För partrederier bör gälla att en enskild delägare skall ha möjlighet att erhålla sin andel av partrederiets samlade "potentiella" stöd under förutsättning att han använder stödet till fartygsinvestering.

För att garantera att stödet verkligen får en expansiv effekt bör enligt propositionen gälla att rederiets eller partdelägarens samlade tillgångar i fartyg skall öka genom investeringen som skall kunna avse såväl nya fartyg som andrahandsfartyg.

För den del av Rederi AB Gotlands verksamhet som omfattas av det särskilda avtalet mellan staten och rederiet föreslås gälla att stödet enbart skall kunna utgå för att täcka förlust. Den resultaträkning som härvid skall läggas till grund för stöd skall således inte inkludera statsbidrag enligt avtalet mellan staten och rederiet.

Den föreslagna inriktningen av stödet till den svenska rederinäringen

ger enligt propositionen bättre möjligheter också för de svenska varven att erhålla nya fartygsorder. Föredraganden anser det emellertid olämpligt att binda den svenska rederinäringen till att beställa vid svenska varv. En sådan ordning skulle innebära en återgång till att stödja svenska varv via en ny form av beställarstöd, en stödform som riksdagen våren 1980 mot bakgrund av bl. a. den internationella utvecklingen beslutat överge.

I syfte att kunna utjämna de stora svängningar som ofta förekommer på olika fraktmarknader föreslås att ett rederi skall ha rätt att ta stödet i anspråk under fem år efter det att sjömansskatt levererats in till staten. Föredraganden beräknar att stödet under det första kvalifikationsåret maximalt kommer att uppgå till 250 milj. kr.

Beslut om stöd bör enligt propositionen fattas av en särskild nämnd i vilken bör ingå en representant för arbetsgivarsidan och en representant för arbetstagersidan. Övriga ledamöter bör representera expertkunskap inom skilda delar av nämndens verksamhetsområde. Den nya nämnden föreslås utnyttja samma kansli som lånenämnden för den mindre sjöfarten. Kostnaderna för det första verksamhetsåret beräknas till 300 000 kr.

I motion 1981/82:2564 (m) yrkas avslag på regeringens förslag till stödåtgärder. Motionärerna framhåller att under 1970-talet har olönsamma näringar subventionerats, vilket lett till att produktionsresurser låsts fast i krisindustrier som varvs-, järn- och stålindustrin. Den politik som nu måste föras kräver enligt motionärerna att subventioneringen av stora delar av vårt näringsliv minskas. Det i propositionen framlagda förslaget om stöd till förlusttäckning avvisas också med hänvisning till att det kan bli svårt att säga nej till motsvarande krav på "skatteåterbäring" från andra branscher i vad som kan uppfattas som likartad belägenhet.

I motion 1981/82:2567 (s) framhålls att det förslag som redovisas från regeringen och som innebär ett stöd på ca 250 milj. kr. under det första året och som sedan successivt trappas av knappast kan förväntas få sådana positiva effekter att utvecklingen för svensk sjöfart vänder. Motionärerna accepterar stödets tekniska konstruktion, dvs. främst att inlevererad sjömansskatt skall utgöra beräkningsgrund, men avvisar förslaget om en snabb avtrappning. Det föreslås därför att stödet skall utgå under en treårsperiod enligt de regler som regeringen föreslagit för det första året. Den del av stödet som avser att konsolidera rederier som går med förlust bör enligt motionen ges en sådan utformning att det får ett klart redovisat samband med stabiliserings- och utvecklingsinsatser i företagen i syfte att stärka svensk sjöfart. Den särskilda nämnd som förutskickas i propositionen bör nära följa och utvärdera stödets effekter.

I motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) yrkas avslag på regeringens förslag till ekonomiskt stöd för sjöfartsnäringen.

Utskottet ansluter sig till föredragandens uppfattning att statliga insatser övergångsvis krävs för att omedelbart förhindra en fortsatt decimering av

den svenska handelsflottan och för att långsiktigt understödja framtidsinriktade investeringar i branschen. Utskottet kan också i huvudsak acceptera den tekniska konstruktion av stödet som föreslås i propositionen. Det innebär att stödet bör främja sjöfart under svensk flagg, att det bör grundas på vad som har inbetalts i sjömansskatt under ordinarie inbetalningsperiod och att det bör kunna tas i anspråk under fem år efter det att sjömansskatt levererats in till staten. Det betyder vidare att stödet bör användas för att konsolidera och expandera den svenska sjöfartsnäringen och att en differentiering bör göras med hänsyn till fartygstyp. En särskild nämnd bör inrättas för att besluta om stöd.

Utskottet anser emellertid för sin del att den avtrappning av stödet som föreslås i propositionen kan innebära att redarna inte ges tillräcklig stimulans att stoppa utflaggningen eller investera i svenskflaggade fartyg. För att undvika en sådan utveckling bör enligt utskottets mening stödet, under de två första åren, utgå enligt de regler som regeringen föreslår gälla för det första året. Under det tredje och fjärde året bör stödet reduceras med hälften. Stödperioden bör således omfatta endast fyra år vilket gör det möjligt att få en snabbare utvärdering till stånd.

Stödets storlek under de fyra åren enligt utskottets förslag framgår av följande tablå.

*Stödets storlek i procent av inlevererad sjömansskatt*

Kvalifikationsår	"Kustsjöfartsfartyg"	Passagerarfartyg samt kombinerade passagerar- och lastfartyg	Övriga fartyg
1982	100	50	75
1983	100	50	75
1984	50	25	37,5
1985	50	25	37,5

Föredraganden anser att som villkor för att ett rederi skall kunna erhålla stöd bör gälla att det i samband med ansökan härom dokumenterar genomförda rationaliseringsåtgärder eller lägger fram en plan över sådana åtgärder. Utskottet som delar denna uppfattning vill understryka att huvudsyftet med stödet måste vara att stimulera företagen till utvecklingsinsatser så att den svenskflaggade handelsflottan kan öka.

Enligt utskottets mening är det vidare angeläget att en kontinuerlig utvärdering av stödet kan ske. Denna uppgift kan lämpligen läggas på den särskilda nämnd som skall inrättas för att besluta om stöd. Nämnden bör till regeringen redovisa iakttagelser med anledning av utvärderingen i sådan tid att regeringen senast år 1985 för riksdagen kan redovisa sin syn på stödets effektivitet.

Vad utskottet nu anført, vilket innebär att motion 1981/82:2567 (s) yrkande I till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Av utskottets ställningstagande följer att motionerna 1981/82:2564 (m) och 1981/82:2566 (partimotion vpk) så vitt nu är i fråga avstyrks.

### Överlåtelse av fartyg och utlandsetablering

Enligt lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg — den s. k. flagglagen — fordras tillstånd till överlåtelse av fartyg om fartyget genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Lagen gäller t. o. m. utgången av 1983. När flagglagen skall ersättas med en ny lag bör den enligt föredraganden utformas så att prövningen av utlandsetablering genom utförsel av fartyg blir jämförbar med den praxis som riksbanken tillämpar i fråga om s. k. direktinvesteringar.

I motion 1981/82:2567 (s) framhålls att rederiernas etableringar i utlandet bör prövas på likartade grunder oberoende av frågan om det gäller utförsel av fartyg eller av annat kapital. Den nya lagstiftningen får inte luckras upp på det aviserade sättet utan bör som den nuvarande föreskriva en sjöfartspolitisk prövning av rederiernas utlandsinvesteringar. I avvaktan på en ny flagglag bör riksbankens tillämpning av valutalagstiftningen skärpas genom att anpassas till gällande regler för utförsel av fartyg.

Föredraganden framhåller att han har övervägt om rederiernas utlandsetableringar bör bli föremål för en vidare prövning än f. n. Han erinrar i sammanhanget om att flagglagen endast omfattar export av fartyg men inte kapitalexport. Föredraganden vill dock inte nu införa en sådan vidgad prövning, eftersom den skulle kunna medföra omotiverade ingrepp i rederiernas kommersiella överväganden till förfång för svensk sjöfart. Skulle emellertid rederiernas utlandsetableringar medföra att en allt större del av rederiernas verksamhet flyttas utomlands, på bekostnad av den svenska handelsflottan, är föredraganden beredd att förorda en lagstiftning som möjliggör en mera heltäckande prövning av rederiernas utlandsinvesteringar.

Utskottet ansluter sig till föredragandens bedömning. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

### Övriga frågor

I motion 1981/82:2561 (m) yrkas att riksdagen beslutar att svensk köpare av *fartyg som byggts med beställarstöd* vid svenskt varv belastas med högst samma ränta som en utländsk köpare.

Export av fartyg omfattas av en särskild överenskommelse som har träffats inom ramen för OECD, vilken bl. a. innebär att räntan på fartygskredit som omfattas av statlig garanti inte får understiga en viss procent-sats. I enlighet härmed har riksdagen fattat beslut om ett kreditfinansieringssystem som skall underlätta svenska företags exportförsäljning. AB Svensk Exportkredit kan enligt detta system under vissa förutsättningar lämna lån för finansiering av exportkrediter i svenska kronor eller lämplig utländsk valuta till fast ränta som baseras på de lägsta räntesatserna som har överenskommit internationellt för statligt stöd till exportkreditgivning.

Svenska redare som före år 1980 beställde fartyg vid svenska varv betalade normalt högre räntor än vad som enligt det ovan nämnda systemet gäller vid exportorder, liksom vad de i allmänhet kunde erhålla från utländska varv. Detta år beslutade riksdagen att de svenska varven skulle få möjlighet att erbjuda de svenska beställarna samma räntevillkor som de utländska beställarna (NU 1979/80:69, rskr 1979/80:405). De svenska redarna kunde tidigare välja mellan att placera en fartygsbeställning vid ett svenskt varv och erhålla beställarstöd och att anlita ett utländskt varv och därmed i allmänhet erhålla lägre räntor.

Utskottet som finner det tillfredsställande att likställighet numera råder mellan svenska och utländska beställare anser det dock inte motiverat att i efterhand kompensera de svenska redare som drabbats av höga räntekostnader. Motionen avstyrks därför i denna del.

I motion 1981/82:2561 (m) yrkas att riksdagen måtte besluta att räntesubventioner genom AB Svensk Exportkredit vid *försäljning av andrahandstonnage* till utlandet endast utgår i de fall svensk köpare inte ståt att finna. Enligt motionärerna har de moderna fartyg som nu finns under svensk flagg i allmänhet byggts med olika former av statligt stöd. De framhåller att det är angeläget att detta tonnage i största möjliga utsträckning förblir under svensk flagg.

Vid försäljning av andrahandstonnage till utlandet är principen den att räntesubventioner inte utgår annat än i undantagsfall. Utskottet anser att denna princip är riktig. Om exportkrediter skulle ges vid försäljning av andrahandstonnage skulle det innebära ett incitament för svenska redare att sälja detta tonnage utomlands. Då syftet med motionsyrkandet redan synes tillgodosett bör detta lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:2561 (m) framhålls vidare att finansieringsvillkoren vid *inköp av andrahandstonnage* i dag är ofördelaktiga i jämförelse med de villkor som gäller vid beställning av nybyggnation vid svenskt varv. Det yrkas därför att statliga kreditgarantier med förmånlig ränta utgår också vid inköp av andrahandstonnage.

I propositionen föreslås att rederier som åtminstone redovisar ett nollresultat skall få stöd för investeringar i svenskt tonnage. Detta stöd omfat-

tar investeringar i såväl nya fartyg som andrahandstonnage. Syftet med motionsyrkandet om stöd vid inköp av andrahandstonnage synes således till väsentlig del tillgodosett varför det inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motionerna 1981/82:2561 (m) och 1981/82:2565 (m) yrkas att partrederier alltid skall anses sakna fast driftställe i kommunalskattelagens mening. I den förstnämnda motionen yrkas också att *rätten för partredare att göra avdrag för underskott vid beskattningen* inte begränsas på sätt som har föreslagits i proposition 1981/82:197.

Skatteutskottet framhåller i sitt yttrande över motionsyrkandena att reglerna om *rätt beskattningsort för partrederier* kan medföra problem på grund av de begränsningar dessa regler innebär i fråga om möjligheterna till underskottsavdrag. Man anser att detta är ett generellt problem som bör prövas i samband med det utredningsarbete som pågår inom kommittén (B 1980:05) om underskottsavdrag. Med hänvisning härtill och eftersom skatteutskottet inte finner anledning att förorda ett särskilt undantag för partrederier från de nu aktuella begränsningarna i rätten till underskottsavdrag avstyrker man motionsyrkandena.

Trafikutskottet ansluter sig till skatteutskottets ställningstagande men vill dock för egen del understryka vikten av att frågan om rätt beskattningsort för partrederier får en snabb lösning speciellt för de *seglande* partredarnas vidkommande. Frågan om partrederier bör behandlas med förtur av kommittén om underskottsavdrag.

I motion 1981/82:2564 (m) yrkas att regeringen bör överväga att låta investeringar i fartyg berättiga till *investeringsavdrag*. Regeringen bör även överväga *sänkta arbetsgivaravgifter* i syfte att förbättra sjöfartsnäringens kostnadsläge.

Den lagstiftning om särskilt investeringsavdrag vid redovisningen av mervärdeskatt som antogs av riksdagen i höstas innebär — liksom tidigare lagstiftning — att bl. a. fartyg inte omfattas av reglerna om investeringsavdrag.

Skatteutskottet har i sitt förutnämnda yttrande avstyrkt den ifrågasatta ändringen av lagstiftningen under hänvisning bl. a. till att dess syfte är att stimulera till inventarieanskaffningar under en lågkonjunktur.

Trafikutskottet har i det föregående uttalat att ett ekonomiskt stöd till rederinäringen behövs under en övergångstid. Utskottet har också tagit ställning till stödets tekniska konstruktion. Ekonomiska stödåtgärder härutöver — i form av t. ex. investeringsavdrag eller sänkta arbetsgivaravgifter — bör enligt utskottets mening inte komma i fråga.

Med hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker utskottet motionsyrkandet.

I motion 1981/82:2567 (s) framhålls att det är angeläget att svenska varv ges möjlighet att delta i för svenska rederier aktuella *fartygsupphandlingar*. Visar det sig nödvändigt bör regeringen medverka till att förutsättningar även på kort sikt skapas för att anpassa offertvillkoren till den rådande konkurrensen. Motionärerna framhåller vidare att ett närmare samarbete och informationsutbyte mellan rederierna och varvsindustrin som syftar till att förbättra den svenska varvsindustrins konkurrensläge vid kommande fartygsbeställningar är mycket angeläget.

Såsom redovisats i det föregående beslutade riksdagen år 1980 att rän-testödet till varvsindustrin borde utformas på ett sådant sätt att kravet på likställighet mellan svenska och utländska beställare tillgodoses (NU 1979/80:69, rskr 1979/80:405).

Utskottet anser att riksdagens beslut om likställighet mellan svenska och utländska beställare alltfjämt bör gälla. Detta bör dock enligt utskottets mening inte hindra regeringen att jämka dessa villkor i fråga om fartygsbeställningar av stort strategiskt värde för svenska varv. Denna möjlighet bör utnyttjas endast i undantagsfall.

I likhet med föredraganden anser utskottet det olämpligt att binda den svenska rederinärningen till att beställa vid svenska varv. Såsom framhålls i motionen är det angeäget att de svenska rederierna och de svenska varven samarbetar och utbyter information i syfte att en så stor andel som möjligt av nybeställningarna sker vid svenska varv. Utskottet förutsätter att den särskilda nämnd som skall inrättas för att besluta om stöd initierar och aktivt deltar i ett sådant informationsutbyte.

Med hänvisning till det anförda synes motionsyrkandet i allt väsentligt tillgodosett varför det inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:2560 (fp) framhålls att av de 20 milj. kr. som anvisats för *statsbidrag till praktikplatser* på fartyg sannolikt inte mer än 14 milj. kr. kommer att utnyttjas inom föreskriven tid. Det föreslås därför att återstående medel får utnyttjas under tiden 30 september 1982 till den 30 september 1983 och att bestämmelserna får en utformning som i stort motsvarar villkoren för s. k. enskilt beredskapsarbete men med krav på minst en månads tjänstgöring ombord.

I motion 1981/82:2561 (m) yrkas att kravet på uppnädd behörighet för att erhålla statligt stöd till praktikplatser inom sjöfarten slopas och att stödet utvidgas till att omfatta befälsassistenter.

I motion 1981/82:2567 (s) yrkas att regeringen redovisar förslag till ändrade regler för det statliga stödet till praktikplatser på fartyg. Bl. a. bör enligt motionärerna övervägas att ändra behörighetskrav och krav på kvalifikationstid i syfte att trygga rekryteringen till den svenska handelsflottan.

Riksdagen beslutade år 1980 att införa statsbidrag till praktikplatser för

sjömän som avser att uppnå behörighet som matros eller motorman på svenska fartyg (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr 1979/80:412). För ändamålet anvisades 20 milj. kr. för praktik som fullföljs under tiden den 1 juli 1980 — den 30 september 1982. Bidrag utgår endast om sjömannen uppnår behörighet som matros eller motorman.

Såsom påpekas i motionerna kommer sannolikt en stor del av de anvisade medlen inte att utnyttjas inom föreskriven tid. Med hänsyn till det angelägna i att underlätta för ungdomar att få arbete och behovet av att trygga rekryteringen till den svenska handelsflottan anser utskottet att regeringen skyndsamt bör se över reglerna för statsbidraget så att de anvisade medlen fullt ut kan utnyttjas. Enligt utskottets mening talar mycket för att kravet att sjömannen måste uppnå behörighet som matros eller motorman kan slopas. För att så långt möjligt tillförsäkra att bidragen utnyttjas för elever med ett seriöst intresse för sjömansyrket torde det vara rimligt att kräva att praktiken omfattar en viss minsta tid. Den i motion 1981/82:2560 (fp) föreslagna minsta tjänstgöringstiden på en månad synes dock enligt utskottets mening vara för kort. Regeringen bör vidare i sammanhanget överväga att förlänga den tid för vilken bidrag kan utgå.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna 1981/82:2560 (fp), 1981/82:2561 (m) yrkande 7 och 1981/82:2567 (s) yrkande 3 i allt väsentligt blivit tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet anser att bidraget även fortsättningsvis bör stimulera redarna till att anställa fler nybörjare ombord på fartygen och avstyrker därför yrkande 8 i motion 1981/82:2561 (m) att stödet utvidgas till att omfatta befälsassistenter.

I motion 1981/82:2561 (m) framhålls att vid köp av andrahandstonnage från utlandet merkostnader ofta uppkommer för en svensk köpare på grund av anpassning till de *tekniska särbestämmelser* som gäller för fartyg under svensk flagg och som inte är internationellt vedertagna. Sverige bör inte heller — heter det vidare i motionen — anpassa sin lagstiftning till internationella rekommendationer och konventionsbestämmelser i snabba takt än vad som sker i våra konkurrentländer. Även skeppsmättningsregler bör tillämpas i harmoni med vår omvärld. Regeringen bör låta utreda i vilken utsträckning konkurrenshämmande hinder av angiven art föreligger för svensk sjöfart och föreslå sätt för hindrens undanröjande.

Vad först gäller tekniska särbestämmelser för utländskt andrahandstonnage har Sveriges redareförening — enligt vad utskottet erfarit — nyligen uttalat "att förhållandena på detta område numera avsevärt förbättrats som en följd av en mer positiv inställning från sjöfartsverkets sida under senare år". Kvarstående problem bör enligt föreningen kunna lösas vid överläggningar som kontinuerligt pågår med verket.

Av proposition 1980/81:119 om miljösäkrare sjötransporter (TU 1980/81:31) framgår att sjöfartens internationella karaktär gör det nödvändigt

att eftersträva enhetliga regler för fartygs konstruktion och utrustning. Nationella krav som saknar förankring i internationellt tillämpade regler innebär inte bara en risk för den svenska sjöfartens konkurrenskraft utan också att den svenska försörjningstryggheten i vissa fall kan hotas. Långtgående svenska särkrav skulle vidare kunna medföra en betydande kapitalförstöring i det befintliga tonnage och försämrade ekonomiska villkor för den svenska sjöfartsnäringen.

Vad gäller skeppsmättningsregler framgår av utskottets betänkande 1981/82:18 om ändrade regler för angivande av fartygs dräktighet att Sverige har ratificerat 1969 års internationella skeppsmättningskonvention och att denna träder i kraft internationellt den 18 juni 1982. Härigenom säkerställs att flertalet sjöfartsnationer i framtiden tillämpar enhetliga skeppsmättningsregler.

Med hänvisning till vad sålunda anförts föreligger enligt utskottets mening inte något behov av den begärda utredningen. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motion 1981/82:2561 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till åtgärder i syfte att stimulera en ökad satsning på sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk *forskning och utveckling*.

Utskottet anser att forskningen spelar en betydelsefull roll när det gäller möjligheterna att utveckla den svenska handelsflottan och stärka dess internationella konkurrenskraft. Det sjöfartspolitiska beslutet år 1980 innebär att den samlade sjöfartsforskningen tillfördes 3,5 milj. kr. under budgetåret 1980/81, varav 3 milj. kr. avsåg teknisk forskning och 0,5 milj. kr. ekonomisk-geografisk sjöfarts- och hamnforskning (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr 1979/80:412). Sjöfartsforskningen har därefter anvisats motsvarande belopp i reala termer såväl budgetåret 1981/82 som 1982/83.

Den sjöfartstekniska och sjöfartsekonomiska forskningen har enligt utskottets mening under senare år tillförts ansevärliga belopp. Mot den bakgrunden synes syftet med motionsyrkandet till väsentlig del tillgodosett varför det inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) yrkas att riksdagen begär av regeringen att ett *sjöfartspolitiskt program* utarbetas med samhällsekonomiska, sysselsättningspolitiska och försörjningsberedskapsmässiga målsättningar som grund. Det bör dessutom enligt motionärerna vara en del av och harmonisera med ett långsiktigt industripolitiskt program som omfattar hela den svenska industrins utveckling.

Som framgår av inledningen till detta betänkande fastställde riksdagen år 1980 ett sjöfartspolitiskt program. Genom den proposition som nu är i fråga har regeringen föreslagit kompletteringar av detta program. Med hänvisning härtill och till utskottets i det föregående redovisade syn på propositionen föreligger enligt utskottets mening inte något behov av att

hos regeringen begära ett program med den i motionen angivna inriktning-  
en. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandet.

I motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) yrkas också att regeringen utarbetar förslag till skapande av ett *statligt rederi och av statlig leasingverksamhet*.

Utskottet, som tidigare har behandlat dessa frågor, anförde då att det är av stor betydelse för att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i sunda former att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som rederiägare (TU 1979/80:26, TU 1980/81:17 och TU 1981/82:17). Utskottet framhöll vidare att den sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett statligt leasingföretag (SOU 1979:67) kunde medföra att de marknads-  
mässiga, kommersiella och tekniska bedömningar som bör göras i samband med investeringar i fartyg kunde förlora i vikt vid de enskilda rederierna, samtidigt som staten tvingades göra de nödvändiga bedömningarna.

Utskottet, som inte funnit anledning att ändra uppfattning i berörda frågor, avstyrker motionen i dessa delar.

I motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) framhålls vidare att svensk sjöfarts nuvarande inriktning på s. k. cross-trading bör ändras och ersättas av en målsättning syftande till en övergång till lastuppdelning enligt *UNCTAD-koden* 40-40-20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder.

De av riksdagen år 1980 fastställda riktlinjerna för sjöfartspolitiken innebär bl. a. — som framhållits inledningsvis — att sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans bör tillvaratas. Så sker i väsentlig utsträckning genom cross-trading, dvs. sjöfart mellan utländska hamnar.

Av tidigare betänkanden — senast TU 1981/82:17 — framgår att Sverige bör ansluta sig till UNCTAD-koden på samma villkor som EG-länderna. Villkoren innebär ett godtagande av att u-landsrederier inom linjekonferenser får sig tillförsäkrat en viss andel av konferenslaster. Kodens lastuppdelningsbestämmelser skall däremot inte tillämpas mellan EG-länderna och andra OECD-länder som ansluter sig till koden på samma villkor som EG-länderna. Utskottet har också betonat att en svensk anslutning till koden inte får tolkas som ett allmänt godtagande av lastuppdelningsprincipen. Sverige bör tvärtom — har utskottet framhållit — verka för att lastuppdelningen begränsas så att cross-trade-intressena inte ytterligare skadas.

Utskottet har inte heller i den nu berörda frågan ändrat uppfattning. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) yrkas även att riksdagen hos regeringen begär förslag syftande till att utveckla *kust- och inrikessjöfarten*

med statlig rederiverksamhet.

Utskottet har tidigare — senast i betänkandet TU 1981/82:17 — uttalat att en större andel än f. n. av det samlade transportarbetet lämpligen kan ske till sjöss samt att den långa svenska kusten med kanalförbindelser till insjöhamnar och det väl utbyggda hamnsystemet i förening med en effektiv kustsjöfartsnäring borde kunna utnyttjas bättre. I utredningen om sjöfartens roll i trafikpolitiken (SOU 1981:103) behandlas såväl kust- och inrikessjöfarten som de inre vattenlederna. I avvaktan på regeringens vidare ställningstagande med anledning av utredningsförslagen avstyrker utskottet motionsyrkandet.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *sammanläggning av ombordanställdas inkomster vid beskattning*  
att riksdagen
  - a. med avslag på motion 1981/82:2566 (vpk) yrkande 1 i denna del lämnar utan erinran de i propositionen i motsvarande del förordade riktlinjerna,
  - b. lämnar motionerna 1981/82:2564 (m) yrkande 1 i denna del och 1981/82:2567 (s) yrkande 2 i denna del utan åtgärd,
2. beträffande *övriga planerade förändringar av sjömansbeskattningen*  
att riksdagen
  - a. med avslag på motionerna 1981/82:2566 (vpk) yrkande 1 i denna del och 1981/82:2567 (s) yrkande 2 i denna del lämnar utan erinran de i propositionen i motsvarande del förordade riktlinjerna,
  - b. lämnar motion 1981/82:2564 (m) yrkande 1 i denna del utan åtgärd,
3. beträffande *sänkta marginalsatser för sjömän*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2564 (m) yrkande 2,
4. beträffande *ekonomiskt stöd till sjöfarten m. m.*  
att riksdagen
  - a. med anledning av propositionens förslag och motion 1981/82:2567 (s) yrkande 1 och med avslag på motionerna 1981/82:2564 (m) yrkande 3 i denna del och 1981/82:2566 (vpk) yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om sådant stöd,
  - b. med bifall till propositionens förslag och med avslag på motionerna 1981/82:2564 (m) yrkande 3 i denna del och 1981/82:2566 (vpk) yrkande 1 i denna del godkänner att en särskild nämnd inrättas i enlighet med vad föredraganden har förordat,

5. beträffande *överlåtelse av fartyg och utlandsetablering*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2567 (s) yrkande 4,
6. beträffande *fartyg som byggts med beställarstöd*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2561 (m) yrkande 1,
7. beträffande *försäljning av andrahandstonnage*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:2561 (m) yrkande 2 utan åtgärd,
8. beträffande *inköp av andrahandstonnage*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:2561 (m) yrkande 3 utan åtgärd,
9. beträffande *rätt beskattningsort för partrederier*  
att riksdagen avslår motionerna 1981/82:2561 (m) yrkande 5 och 1981/82:2565 (m),
10. beträffande *underskottsavdrag för partredare*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2561 (m) yrkande 6,
11. beträffande *investeringsavdrag och sänkta arbetsgivaravgifter*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2564 (m) yrkande 4,
12. beträffande *fartygsupphandlingar m. m.*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:2567 (s) yrkande 5 utan åtgärd,
13. beträffande *statsbidrag till praktikplatser*  
att riksdagen
  - a. med anledning av motionerna 1981/82:2560 (fp), 1981/82:2561 (m) yrkande 7 och 1981/82:2567 (s) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
  - b. avslår motion 1981/82:2561 (m) yrkande 8,
14. beträffande *tekniska särbestämmelser m. m.*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2561 (m) yrkande 4,
15. beträffande *forskning och utveckling*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:2561 (m) yrkande 9 utan åtgärd,
16. beträffande *sjöfartspolitiskt program*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2566 (vpk) yrkande 2,
17. beträffande *statligt rederi och statlig leasingverksamhet*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2566 (vpk) yrkandena 3 och 4,
18. beträffande *UNCTAD-koden*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2566 (vpk) yrkande 5,
19. beträffande *kust- och inrikessjöfart*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:2566 (vpk) yrkande 6.

Stockholm den 1 juni 1982

På trafikutskottets vägnar  
BERTIL ZACHRISSON

*Närvarande:* Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Erik Börjesson (fp) och Sten-Ove Sundström (s).

## Reservationer

### 1. beträffande övriga planerade förändringar av sjömansbeskattningen (mom. 2)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet delar" och på s. 8 slutar med "del avstyrks." bort ersättas med text av följande lydelse:

De aviserade förändringarna av skattereglerna för ombordanställdas kostersättning och för engångsbelopp innebär dock enligt utskottets mening klara ingrepp i gällande avtal för de ombordanställda. Dessas avtalsenliga villkor får inte ensidigt försämrats genom att ändringar görs i de speciella skatteregler som gäller för dessa grupper och som ligger till grund för avtal.

Med hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrker utskottet motion 1981/82:2567 (s) yrkande 2 i här berörd del. Härigenom tillgodoses motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) i motsvarande del. Motion 1981/82:2564 (m) yrkande 1 i den del som nu är i fråga avstyrks.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

### 2. beträffande övriga planerade förändringar av sjömansbeskattningen

att riksdagen med avslag på de i propositionen förordade riktlinjerna i denna del och på motion 1981/82:2564 (m) yrkande 1 i motsvarande del samt med bifall till motion 1981/82:2567 (s) yrkande 2 i motsvarande del och med anledning av motion 1981/82:2566 (vpk) yrkande 1 i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

### 2. beträffande sänkta marginalskatter för sjömän (mom. 3)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Per Stenmarck (alla m) anser

*dels* att det stycke på s. 8 i utskottets yttrande som innehåller meningen "Trafikutskottet gör samma bedömning." bort ersättas med text av följande lydelse:

Trafikutskottet anser emellertid att sjöfartsnäringens speciella situation motiverar att sjömansskatten redan fr. o. m. den 1 januari 1983 utgår från den inkomstskatt i övrigt som kommer att gälla i slutläget av den marginalskattereform som nu håller på att genomföras. Förslag om detta bör föreläggas riksdagen under hösten 1983. Dessa förslag bör samordnas med de övriga ändringar av sjömansskatten som regeringen avser att förelägga riksdagen. På detta sätt skapas förutsättningar för kostnadsänkningar i samband med förhandlingar mellan parterna på denna del av arbetsmarknaden. Hänsyn måste då tas till den snabbare justering av marginalskatterna som på detta vis kommer de ombordanställda till godo. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *sänkta marginalskatter för sjömän*  
att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2564 (m) yrkande 2  
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom  
anfört,

### 3. beträffande ekonomiskt stöd till sjöfarten m. m. (mom. 4)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Per Stenmarck (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet ansluter" och på s. 13 slutar med "fråga avstyrks." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med vad som framhålls i motion 1981/82:2564 (m) att problemen inom sjöfartsnäringen sammanhänger med näringslivets problem i övrigt. 1970-talet var ett krisdecennium för svenskt näringsliv. Olönsamma näringar subventionerades, vilket lett till att produktionsresurser låsts fast i krisindustrier som varvs-, järn- och stålindustrin. Subventionerna har också krävt en finansiering i form av skattehöjningar som medfört att andra branscher t. ex. sjöfartsnäringen fått ett svårare konkurrensläge. Skattetrycket har nått en nivå som innebär att vår ekonomi förlorat sin tillväxtförmåga. Det samlade skatteuttaget måste därför reduceras och de offentliga utgifterna skäras ned. Näringspolitiken måste bedrivas med generella i stället för selektiva medel. Den politik som måste föras kräver vilja till omställning samtidigt som investeringar görs i den konkurrensutsatta sektorn. Subventioneringen av stora delar av vårt näringsliv måste minskas. En samhällsekonomi i balans utgör den bästa grunden för en god utveckling också inom sjöfartsnäringen. Huvudskälet till att den svenska sjöfartsnäringen har svårigheter torde vara det höga kostnadsläget i Sverige.

Av det anförda följer att utskottet inte kan biträda regeringens förslag till ekonomiskt stöd till den svenska sjöfartsnäringen. Utskottet vill också

understryka att det på sikt torde bli mycket svårt att avvisa motsvarande krav på stöd från andra branscher om regeringens förslag skulle genomföras.

Utskottets ställningstagande som innebär att motion 1981/82:2564 (m) yrkande 3 tillstyrks och motion 1981/82:2567 (s) yrkande 1 avstyrks bör av riksdagen ges regeringen till känna. Det anförda innebär också att yrkandet i motion 1981/82:2566 (partimotion vpk) om avslag på propositionen i denna del tillstyrks. Utskottet kan självfallet dock inte ansluta sig till motiveringen härför.

*dels* att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *ekonomiskt stöd till sjöfarten m. m.*

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2564 (m) yrkande 3 och med anledning av motion 1981/82:2566 (vpk) yrkande 1 i dessa delar samt med avslag på propositionens förslag och motion 1981/82:2567 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført,

4. beträffande *överlåtelse av fartyg och utlandsetablering* (mom. 5)

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

*dels* att det stycke av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening måste åtgärder vidtas redan nu för att hejda den allt snabbare utvecklingen i fråga om svenska rederiers utlandsetableringar. Detta bör ske på sätt som anvisas i motionen. Utskottet, som även i övrigt instämmer i vad som i motionen anförts i denna del, tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anført bör riksdagen ge fullmäktige i riksbanken till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *överlåtelse av fartyg och utlandsetablering*

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2567 (s) yrkande 4 som sin mening ger fullmäktige i riksbanken till känna vad utskottet härom anført,

5. beträffande *investeringsavdrag och sänkta arbetsgivaravgifter* (mom. 11)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Per Stenmarck (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Den lagstiftning" och slutar med "utskottet motionsyrkandet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Vissa särskilda åtgärder behöver vidtas så att sjöfartsnäringen inte i vissa avseenden diskrimineras i förhållande till andra branscher. Enligt lagstiftningen om investeringsavdrag tillhör fartyg inte de investeringsobjekt som berättigar till avdrag. Enligt utskottets mening bör regeringen överväga att låta investeringar i fartyg berättiga till sådana avdrag.

I propositionen anför departementschefen att ombordanställda inte på samma sätt som landanställda kan tillgodogöra sig olika samhällsliga förmåner och faciliteter. Detta gäller naturligtvis också de förmåner som utgår genom olika socialförsäkringar. Det skulle därför framstå som naturligt att förbättra kostnadsläget för sjöfartsnäringen även genom sänkta arbetsgivaravgifter. Det bör ankomma på regeringen att efter ytterligare överväganden återkomma till riksdagen med eventuella förslag i detta hänseende.

Med hänvisning till vad utskottet sålunda anfört tillstyrks motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *investeringsavdrag och sänkta arbetsgivaravgifter*  
att riksdagen med bifall till motion 1981/82:2564 (m) yrkande  
4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom  
anfört,

**6. beträffande motiveringen för utskottets yrkande i vad avser statligt rederi och statlig leasingverksamhet (mom. 17)**

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Utskottet, som tidigare" och slutar med "dessa delar." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser det inte nu aktuellt att inrätta ett statligt leasingföretag enligt de i motionen angivna riktlinjerna. Mot bakgrund av de kraftiga ekonomiska stödåtgärder som staten fått göra direkt eller indirekt i sjöfartsnäringen bör dock ett statligt ägarengagemang i sjöfartsnäringen inte kategoriskt avvisas. Utskottet anser det dock inte aktuellt att nu ta ställning till den frågan. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandena.



**Skatteutskottets yttrande***Bilaga***1981/82:10 y****över proposition 1981/82:217 om vissa sjöfartsfrågor jämte motioner***Till trafikutskottet*

Trafikutskottet har berett skatteutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 1981/82:217 om vissa sjöfartsfrågor jämte motioner. Med anledning därav får skatteutskottet anföra följande.

I propositionen lägger regeringen fram vissa förslag i syfte att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Förslagen innebär i huvudsak att rederierna under en övergångsperiod skall kunna få ett ekonomiskt stöd. Vidare bereder regeringen riksdagen tillfälle att ta del av vad som anförts i propositionen om planerade ändringar i sjömansbeskattningen.

Det föreslagna stödet till rederierna skall utgå under en femårsperiod. Under det första året beräknas stödet normalt till 75 % av den sjömansskatt som inlevererats och trappas därefter successivt ned. Att stödet sätts i förhållande till den sjömansskatt som utgått för de ombordanställda har sin bakgrund i att beskattningen ansetts utgöra en av de viktigaste orsakerna till de svenska rederiernas kostnadssituation. Samtidigt har såväl praktiska som principiella skäl ansetts tala mot en nedsättning av sjömansskatten.

I motion 2564 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas avslag på propositionen i denna del. Motionärerna anser att problemen i stället bör lösas genom en varaktig sänkning av marginalskatterna och föreslår att sjömansskatttabelldata fr. o. m. inkomståret 1983 utformas med hänsyn till slutläget i den marginalskattereform som föreslagits från deras håll.

Utskottet saknar för sin del anledning att gå in närmare på frågan hur ett ekonomiskt stöd till rederinäringen bör utformas, eftersom denna fråga ingår i trafikutskottets och inte i skatteutskottets ämnesområde. Utskottet vill endast framhålla att sjömansskatten i stort sett bör motsvara den vanliga inkomsts-katten. Med hänvisning härtill och till att motionärernas förslag inte innebär några omedelbara förbättringar för rederinäringen avstyrker utskottet motionen i denna del (yrkande 2).

Sjömansskatten är en definitiv källskatt som tas ut av dem som är anställda ombord på svenska handelsfartyg. Sjömannen skall inte deklarera sin sjöinkomst, och någon särskild taxering sker inte heller av inkomsten ombord. Under vissa förhållanden kan sjömansskatten jämkas. Om en sjöman även har inkomst i land beskattas han härför i stort sett enligt vanliga regler. Vid denna beskattning bortser man från inkomsten ombord, men möjligheterna till vissa allmänna avdrag, grundavdrag och skattereduktion påverkas av att sjömansskatt utgått.

Avsikten med sjömansskatten är att den i stort sett skall motsvara den skatt som skulle ha utgått enligt vanliga regler men med beaktande av de särskilda förhållanden som råder för sjömännen. I proposition 1981/82:197 om en reformerad inkomstbeskattning, som f. n. behandlas av utskottet, föreslås bl. a. att sjömännen skall få del av de marginalskattesänkningar som förordas i propositionen men samtidigt vidkännas de aktuella avdragsbegränsningarna. Vidare föreslås att det schablonmässiga omkostnadsavdraget för sjömännen räknas upp till 7 000 kr. i fjärrfart och 4 000 kr. i närfart per år räknat mot nuvarande 4 000 resp. 2 000 kr. Vidare medges ett särskilt avdrag från skatten, bl. a. med hänsyn till att ombordanställda har mindre möjligheter än andra att utnyttja de förmåner som samhället erbjuder. Detta avdrag uppräknas till 600 kr. i fjärrfart och 275 kr. i närfart mot nuvarande 400 resp. 175 kr. i månaden. Avdraget för kapitalförsäkringspremier slopas för sjömännen liksom för andra skattskyldiga. Värdet av fri kost inräknas liksom tidigare i tabellerna, vilket medför att kontant ersättning för kosten inte skall tas upp som inkomst. Detta värde uppräknas nu till 805 kr. i månaden mot tidigare 535 kr. I den nyssnämnda propositionen föreslås också att sjömansskatten bestäms med utgångspunkt i en kommunal skattesats på 29 % i stället för nuvarande 28 %.

De ändringar i sjömansskattereglerna som diskuteras i den nu aktuella propositionen är bl. a. att lägga samman den ombordanställdes samtliga inkomster vid landbeskattningen, att beskatta kontant kostersättning under ledighet och samtidigt slopa uppräknningen i sjömansskattetabellerna för fri kost och att sänka skatten på engångsbelopp. I propositionen anförs bl. a. att utgångspunkten för ändringarna bör vara att lön och ersättningar som är hänförliga till tjänstgöringstid ombord skall ge en större nettoförtjänst än motsvarande förtjänst i land. Avsikten är att dessa frågor skall utredas skyndsamt med sikte på att de nya reglerna i huvudsak skall kunna tillämpas fr. o. m. inkomståret 1983.

Bakgrunden till denna omprövning av sjömansbeskattningen är bl. a. de ändrade förhållanden som inträtt sedan sjömansskatten infördes 1958. Enligt vad som anförs i propositionen vistas sjömännen numera ungefär halva året i land. Den ombordanställda kan under ett och samma år ha inkomster från flera håll utan att drabbas av samma skatteprogression som andra i motsvarande inkomstläge. Reglerna verkar även i övrigt i den riktningen att sjömännen tjänar på att byta ut tjänstgöring ombord mot tjänstgöring i land.

Rolf Clarkson m. fl. (m) biträder i motion 2564 de nu angivna förslagen i propositionen. Även Bertil Zachrisson m. fl. (s) tillstyrker i motion 2567 en utredning om att beskatta extrainkomsterna i land med hänsyn till den sammanlagda inkomsten. De motsätter sig däremot de förändrade skatte regler för kostersättning och engångsbelopp som aviseras i propositionen och som enligt deras mening innebär klara ingrepp i gällande avtal för de

ombordanställda. I motion 2566 yrkar Lars Werner m. fl. (vpk) avslag på propositionen med hänvisning bl. a. till att de anställdas villkor och rättigheter enligt deras mening försämras på ett ej acceptabelt sätt.

Med anledning av vad som anförts i de båda sistnämnda motionerna kan framhållas att sjömansskatten i allmänhet är lägre än skatten på motsvarande inkomst i land. Detta har ansetts motiverat av att sjömännen i många fall inte kan tillgodogöra sig olika samhällseliga förmåner på samma sätt som andra. Sjömansskattens karaktär av definitiv källskatt innebär fördelar både för de ombordanställda och för skatteadministrationen. Detta gör också att vissa skatteförmåner och en del ojämnheter vid beskattningen bör kunna accepteras. Av redogörelsen ovan för de förslag som läggs fram i proposition 1981/82:197 framgår att ytterligare lättnader nu kommer att genomföras i sjömansskatten. Utskottet har inte något att erinra mot dessa förslag. Avsikten med den aviserade översynen av sjömansskatten är inte heller att skärpa beskattningen av sjömännens inkomster ombord. Däremot kan det — mot bakgrund inte minst av de ändrade förhållanden som inträtt sedan sjömansskatten infördes 1958 — ifrågasättas om reglerna för beskattningen av sjömännens inkomster i land till alla delar är lämpligt utformade. Det går inte att bestrida att reglerna i vissa fall kan medföra betydande lättnader även för beskattningen av sådana inkomster, vilket inte har varit avsikten med reglerna. Utskottet har för sin del inte något att erinra mot en översyn av dessa regler.

När det gäller beskattningen av sjömansinkomster i form av fri kost ombord m. m. och av engångsersättningar har avsikten med dessa regler inte varit att åstadkomma särskilda lättnader i beskattningen. I propositionen anförts att beskattningsreglerna i fråga om dessa detaljer medför vissa ej önskvärda konsekvenser.

Utskottet har inte något att erinra mot att även dessa frågor omfattas av den aviserade översynen av beskattningen eller mot att man också tar upp frågan om beskattningen av sjölöner som under en och samma period erhållits från olika arbetsgivare. Riksdagens ställningstagande till dessa frågor bör enligt utskottets uppfattning anstå i avvaktan på resultatet av de kommande övervägandena. Utskottet finner för sin del inte skäl att nu göra sådana bindande uttalanden i dessa frågor som yrkas i motionerna. Utskottet avstyrker således mot denna bakgrund motionerna 2564 yrkande 1, 2567 yrkande 2 och 2566 yrkande 1 i den mån yrkandet avser riktlinjerna för det planerade utredningsarbetet.

Yrkande 4 i motion 2564 av Rolf Clarkson m. fl. (m) innebär att regeringen bör överväga att låta investeringar i fartyg berättiga till investeringsavdrag.

Den lagstiftning om särskilt investeringsavdrag vid redovisningen av mervärdeskatt som antogs av riksdagen i höstas innebär — liksom tidigare lagstiftning om investeringsavdrag — att fartyg och andra anskaffningar inom transportsektorn inte omfattas av reglerna om investeringsavdrag.

Utskottet är för sin del tveksamt till att en ändring i detta hänseende kan bidra till att lösa sjöfartsnäringens aktuella problem. Med hänsyn härtill och till att syftet med reglerna är att stimulera till inventarieanskaffningar under en lågkonjunktur avstyrker utskottet motionen i denna del.

I motionerna 2561 av Sonja Rembo (m) och Siri Häggmark (m) och 2565 av Sten Svensson (m) och Göthe Knutson (m) yrkas att partrederier alltid skall anses sakna fast driftställe i kommunalskattelagens mening. I den förstnämnda motionen yrkas också att rätten för partredare att göra avdrag för underskott vid beskattningen inte begränsas på sätt som har föreslagits i proposition 1981/82:197.

Som utskottet anfört tidigare i yttrande till trafikutskottet kan reglerna om rätt beskattningsort för partrederier medföra problem på grund av de begränsningar dessa regler medför i fråga om möjligheterna till underskottsavdrag. Utskottet fann då att detta var ett generellt problem som bör prövas i samband med det utredningsarbete som pågår inom kommittén (B 1980:05) om underskottsavdrag. Med hänvisning härtill och eftersom utskottet inte finner anledning att förorda ett särskilt undantag för partrederier från de nu aktuella allmänna begränsningarna i rätten till underskottsavdrag avstyrker utskottet motionerna i dessa delar.

Stockholm den 19 maj 1982

På skatteutskottets vägnar

ERIK WÄRNBERG

*Närvarande:* Erik Wärnberg (s), Knut Wachtmeister (m), Stig Josefson (c), Valter Kristenson (s), Rune Carlstein (s), Tage Sundkvist (c), Bo Lundgren (m), Curt Boström (s), Ingemar Hallenius (c), Bo Forslund (s), Anita Johansson (s), Bernt Ekinge (fp), Arne Gadd (s), Arne Svensson (m) och Erling Bager (fp).

#### Avvikande meningar

1. Knut Wachtmeister, Bo Lundgren och Arne Svensson (samtliga m) anser att det avsnitt av utskottets yttrande på s. 1 som börjar med "Utskottet saknar" och slutar med "i denna del (yrkande 2)" bort ha följande lydelse:

Som anförs i motion 2564 sammanhänger problemen inom sjöfartsnäringen med näringslivets problem i övrigt. Skattetrycket har under 1970-talet nått en nivå som innebär att vår ekonomi förlorat sin tillväxtförmåga. Därför måste det samlade skatteuttaget minska och de offentliga utgifterna skäras ned. Likaså måste näringspolitiken bedrivas med generella i stället för selektiva medel. Att olönsamma näringar subventioneras leder till att produktionsresurser låses fast i krisindustrier som varvs-, järn- och stålindustrin. Subventionerna kräver också skattehöjningar som med-

för att andra branscher, t. ex. sjöfartsnäringen, får ett svårare konkurrens-läge. Huvudskälet till att den svenska sjöfartsnäringen kämpar med svårigheter torde vara det höga kostnadsläget i Sverige.

Mot denna bakgrund kan utskottet inte biträda det i propositionen framlagda förslaget om stöd till sjöfartsnäringen. Detta stöd är konstruerat på ett i grunden felaktigt sätt. Skulle förslaget genomföras torde det dessutom på sikt bli mycket svårt att avvisa motsvarande krav på "skatteåterbäring" från andra branscher i likartad belägenhet.

Det är framför allt bemanningskostnaderna som skiljer svenska fartyg från flertalet andra länders fartyg i kostnadshänseende. Dessa höga kostnader har till stor del förorsakats av alltför höga marginalskatter. Det är därför av stor vikt att en varaktig sänkning av marginalskatterna snarast genomförs.

Med tanke på sjöfartsnäringens speciella situation bör sjömansskatten redan fr. o. m. den 1 januari 1983 utgå från den inkomstskatt i övrigt som kommer att gälla i slutläget av den marginalskattereform som nu håller på att genomföras. Förslag om detta bör föreläggas riksdagen under hösten 1983. Dessa förslag bör samordnas med de övriga ändringar av sjömansskatten som regeringen avser att förelägga riksdagen. På detta sätt skapas förutsättningar för kostnadsänkningar i samband med förhandlingar mellan parterna på denna del av arbetsmarknaden. Hänsyn måste då tas till den snabbare justering av marginalskatterna som på detta vis kommer de ombordanställda till godo.

I propositionen anför departementschefen att ombordanställda inte på samma sätt som landanställda kan tillgodogöra sig olika samhällliga förmåner och faciliteter. Detta gäller naturligtvis också de förmåner som utgår genom olika socialförsäkringar. Det skulle därför framstå som naturligt att förbättra kostnadsläget för sjöfartsnäringen även genom sänkta arbetsgivaravgifter. Det bör ankomma på regeringen att efter ytterligare överväganden återkomma till riksdagen med eventuella förslag i detta hänseende.

Utskottet tillstyrker således yrkandena 2 och 3 i motion 2564.

**2.** Erik Wärnberg, Valter Kristenson, Rune Carlstein, Curt Boström, Bo Forslund, Anita Johansson och Arne Gadd (samtliga s) anser att det avsnitt av utskottets yttrande på s. 3 som börjar med "Utskottet har inte" och slutar med "planerade utredningsarbetet" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets uppfattning får dock inte de ombordanställdas avtalsenliga villkor ensidigt försämrats genom att ändringar görs i de speciella skatteregler som gäller för dessa grupper och som ligger till grund för arbetsöverenskommelser. Utskottet instämmer därför i yrkande 2 i motion 2567, medan yrkande 1 i motion 2564 och yrkande 1 i motion 2566 avstyrks i den mån dessa yrkanden avser riktlinjerna för det planerade utredningsarbetet.

3. Knut Wachtmeister, Bo Lundgren och Arne Svensson (alla m) anser att det avsnitt av utskottets yttrande som börjar på s. 3 med "Den lagstiftning" och slutar på s. 4 med "denna del" bort ha följande lydelse:

Vissa särskilda åtgärder behöver vidtas så att sjöfartsnäringen inte i vissa avseenden diskrimineras i förhållande till andra branscher. Enligt lagstiftningen om investeringsavdrag tillhör fartyg inte de investeringsobjekt som berättigar till avdrag. Enligt utskottets mening bör regeringen överväga att låta investeringar i fartyg berättiga till sådana avdrag. Utskottet tillstyrker således yrkande 4 i motion 2564.