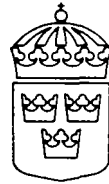


Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU6

Stöd till svenska rederier



1988/89
TU6

Sammanfattning

I proposition 1988/89:56 föreslås att ett särskilt statsbidrag till svenska rederier skall införas fr.o.m. den 1 januari 1989. Bidraget skall motsvara sjömansskatten för sjömän sysselsatta på svenska handelsfartyg i fjärrfart. Statens kostnad för nästa år beräknas till 250 milj.kr. För innevarande budgetår föreslås en medelsanvisning på 42 milj. kr. Förslaget ersätter det regeringsförslag om befrielse från sjömansskatt vid tjänstgöring ombord på svenska handelsfartyg i fjärrfart som aviserades i proposition 1987/88:129.

På förslag i den propositionen beslutade riksdagen i april 1988 att till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag av 300 milj.kr. Det bidraget är avsett att reducera rederiernas kostnad för sociala avgifter för sjömän sysselsatta på svenska handelsfartyg i fjärrfart.

I en m-motion yrkas avslag på regeringens nu framlagda förslag och begärs att regeringen förelägger riksdagen det tidigare aviserade förslaget om befrielse från sjömansskatt. Utskottet tillstyrker emellertid regeringsförslaget och avstyrker dessa motionsyrkanden. M-ledamöterna reserverar sig.

I m- och fp-motioner begärs en utredning om införande av ett svenskt internationellt fartygsregister. Yrkandena avstyrks. M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig.

I fp-motionen yrkas också att riksdagen beslutar medge rätt att utnyttja de allmänna investeringsfonderna för fartygsinvesteringar. Yrkandet avstyrks. M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig.

Till betänkandet är, förutom de nämnda reservationerna, fogat två särskilda yttranden av vpk- resp. mp-ledamöten.

Propositionen

I proposition 1988/89:56 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att till Bidrag till svenska rederier på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1988/89 anvisa ett förslagsanslag på 42 000 000 kr.

1988/89:T8 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

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

1988/89:T9 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utredning av ett svenskt internationellt sjöfartsregister,
2. att riksdagen beslutar medge rätt att utnyttja investeringsfonderna för fartygsinvesteringar.

1 Vissa sjöfartspolitiska riksdagsbeslut under 1980-talet

1.1 År 1980

Enligt riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 (prop. 1979/80:166, TU 26 och 30, rskr. 412) bör den statliga sjöfartspolitiken ges en sådan inriktning att förutsättningar skapas för att utföra Sveriges utrikeshandel på ett tillfredsställande sätt till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Vidare skall förutsättningar skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans skall tas till vara.

1.2 År 1982

Våren 1982 beslöt riksdagen att införa ett tidsbegränsat stöd till svenska rederier (prop. 1981/82:217, TU 37, rskr. 437). Stödet, som i normalfallet grundas på den sjömansskatt som inbetalts åren 1982–1985, kan ges som konsolideringsstöd och som utvecklingsstöd och kan utbetalas t.o.m. år 1992. Hösten 1982 beslutade riksdagen att medge en tidigareläggning av stödet ett år för s.k. kustsjöfartsfartyg (prop. 1982/83:5 bil. 3, TU 5, rskr. 115). Av 1988 års budgetproposition framgår att nämnden för rederistöd, som administrerar stödet, t.o.m. halvårsskiftet 1987 utbetalat 620 milj.kr. Härav har 421,4 milj.kr. avsett konsolideringsstöd och resterande belopp utvecklingsstöd. För innevarande budgetår har under anslaget Bidrag till svenska rederier anvisats ett förslagsanslag av 25 milj.kr.

1.3 År 1985

År 1985 beslutade riksdagen om en regel i skattelagstiftningen som innebär att skattefrihet vid 1986–1988 års taxeringar föreligger för inkomst på grund av anställning ombord på utländskt fartyg, om anställningen och vistelsen utomlands varat minst sex månader och avsett anställning hos arbetsgivare, som är en inländsk juridisk person eller en här i riket bosatt fysisk person och

anställningen utövats ombord på utländskt fartyg som huvudsakligen går i oceanfart (prop. 1984/85:175, SkU 59, rskr. 351). Beslutet skall ses mot bakgrund bl.a. av en överenskommelse som år 1983 träffades mellan parterna på sjöarbetsmarknaden och som går under benämningen *internationaliseringsavtalet*. Avtalet, som alltjämt är i kraft, syftar till att stärka den svenska sjöfartens internationella konkurrensförmåga och förutsätter den av riksdagen år 1985 beslutade skattebefrielsen. Denna har sedermera förlängts till att även gälla taxeringsåret 1989 och föreslås i proposition 1988/89:58 avse också 1990 års taxering, i avvaktan på att arbetet med en allmän förändring av sjömansbeskattningen skall kunna slutföras. I sitt betänkande 1988/89:SkU5 tillstyrker skatteutskottet förslaget.

1.4 År 1987

Den 17 december 1987 beslutade riksdagen att som sin mening ge regeringen till känna vad utskottet i sitt betänkande TU 1987/88:8 (rskr. 107) hade uttalat om behovet av sjöfartspolitiska åtgärder.

I betänkandet lämnades inledningsvis vissa uppgifter som belyste den svenska handelsflottans snabba minskning under åren 1975–1987. Vidare framhölls att ett norskt internationellt fartygsregister hade inrättats den 1 juli 1987 och att detta innebar ökade risker för en fortsatt snabb minskning av den svenska handelsflottan. Utskottet berörde också internationaliseringsavtalet – som ju endast gäller för anställda på vissa *svenskägda fartyg under utländsk flagg* – och de minskade lönekostnader för berörda rederier som den av riksdagen år 1985 beslutade skattefriheten innebär. I sammanhanget erinrades om att internationaliseringsavtalet kompletteras av särskilda avtal, som reglerar det sociala skyddet för dem som omfattas av skattefriheten och som innebär att rederiernas kostnader för detta skydd avsevärt reduceras samtidigt som berörda anställda får ett i princip oförändrat socialt skydd. Utskottet noterade att regeringen hade sagt sig vara beredd att föreslå skattefrihet för anställda för inkomst på svenska fartyg i fjärrfart samt erinrade om att förslag hade framförts i den allmänna debatten om en sänkning av de sociala avgifterna. En åtgärd av sistnämnda slag sade sig emellertid utskottet hysa stor tveksamhet inför. Däremot borde andra former med motsvarande effekt kunna prövas, t.ex. direkta subventioner över statsbudgeten. Exempel på vad regeringen därutöver kan överväga – framhöll utskottet – är att underlätta användningen av investeringsfonderna för investeringar i fartyg.

Den snabba minskningen av den svenska handelsflottan är – betonade utskottet – ägnad att inge allvarlig oro i fråga om möjligheterna att behålla en svensk handelsflotta till tryggnad av Sveriges transportförsörjning i krissituationer. Det var därför nödvändigt att skyndsamt vidta långsiktiga åtgärder som gör det möjligt att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig omfattning. Regeringen borde senast den 10 mars 1988 förelägga riksdagen en proposition med förslag om sådana åtgärder, så att beslut kunde fattas före vårsessionens slut.

Avslutningsvis betonade utskottet att sjöfartsnäringen är väsentlig inte bara från beredskapssynpunkt. Den bidrar också till att stärka Sveriges

bytesbalans. Det s.k. sjöfartsnettot uppgår till ca 7 miljarder kronor. Sysselsättningsaspekterna berör vidare inte endast de ombordanställda utan också andra sjöfartsanknutna verksamheter än själva fartygsdriften. Statens kostnader för genomförandet av erforderliga sjöfartspolitiska åtgärder uppvägs – underströk utskottet – av fördelarna av att inom landet kunna bevara en internationellt inriktad sjöfartsnäring.

1.5 Vårssessionen 1988

Den begärda propositionen (prop. 1987/88:129 om vissa sjöfartspolitiska åtgärder) förelades riksdagen i mars 1988. Regeringen föreslog att ett särskilt statsbidrag på 38 000 kr. skulle införas per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Avsikten med bidraget – för vilket begärdes en medelsanvisning av 300 milj.kr. för budgetåret 1988/89 – sades vara att reducera redarnas kostnad för lagstadgade och avtalsbundna sociala avgifter för de ombordanställda med cirka hälften. Bidraget skulle utbetalas årligen efter ansökan, och kalenderåret 1988 skulle utgöra första kvalifikationsår. Vidare aviserades i propositionen att regeringen skulle återkomma till riksdagen med förslag om skattebefrielse fr.o.m. inkomståret 1989 för sjömän anställda ombord på svenska handelsfartyg i fjärrfart. Ett sådant förslag förutsätter givetvis – framhölls det – en reduktion av lönerna, svarande mot skattelättnaden. Vissa tekniska komplikationer var förknippade med en sådan reduktion och krävde ytterligare överväganden, innan ett färdigt förslag kunde presenteras.

I propositionen redovisades bakgrundvis vissa uppgifter som belyste den svenska handelsflottans kraftiga minskning sedan år 1975. Det svenskägda utlandsflaggade tonnaget hade samtidigt ökat starkt och uppskattades vara nästan dubbelt så stort som det svenskflaggade. Av det utlandsflaggade tonnaget drevs ett drygt trettiofem fartyg med svensk besättning under internationaliseringsavtalet med drygt 1 200 personer sysselsatta.

Den viktigaste förklaringen till den svenska handelsflottans negativa utveckling var enligt propositionen svårigheterna att under rådande förutsättningar driva en svensk rederinäring med svensk besättning på fartygen. Bemanningarkostnaderna blev för höga. Med den utveckling som ägde rum inom den internationella sjöfarten – kännetecknad av ett ökat utbud av fartyg under bekvämlighets- eller lågkostnadsflagg – fick de höga bemanningarkostnaderna en avgörande betydelse för den svenska handelsflottans konkurrenskraft.

Mot den sålunda angivna bakgrunden bör statliga åtgärder – framhölls det i propositionen – inriktas på de internationellt sett höga svenska bemanningarkostnaderna. Skillnaderna mellan kapitalkostnaderna för fartyg under olika flagg var dock enligt regeringens bedömning inte lika omfattande som skillnaderna i fråga om bemanningarkostnader. Det förelåg därför inte tillräckliga skäl att föreslå åtgärder för att sänka redarnas kapitalkostnader.

I propositionen framhölls vidare att internationaliseringsavtalet hade gjort det möjligt för parterna på sjöarbetsmarknaden att minska bemanningarkostnaderna med upp till 40 %. En förutsättning för internationaliseringsavtalet är emellertid – erinrade föredragande departementschefen – att det endast

omfattar svenskar som är anställda av svensk arbetsgivare på utländskt fartyg. Vidare är avtalet tillämpligt endast på fartyg i s.k. oceanfart. Med den avgränsningen faller den mest omfattande delen av svensk sjöfart, närsjöfarten, utanför internationaliseringsavtalets tillämpningsområde. Det förhållandet att svenska redare hade valt att driva ett ökande antal fartyg med internationaliseringsavtal visade – framhölls det – att den därigenom uppnådda kostnadsnivån ansågs konkurrenskraftig av näringen. Internationaliseringsavtalet borde därför vara normerande för nivån på den kostnadsavlastning som statliga åtgärder skulle syfta till. Med hänsyn till de relativt gynnsamma marknadsförutsättningarna för färjesjöfarten borde denna inte omfattas av de statliga åtgärderna. Dessa borde därför enbart gälla svenska handelsfartyg i fjärrfart enligt definitionen i sjömansskattelagen (1958:295). Sammantagna skulle det i propositionen förordade bidraget på 38 000 kr. per helårsanställd på svenskt handelsfartyg i fjärrfart och den planerade skattebefrielsen innebära en sänkning av redarnas bemanningskostnader med ca 40 %, dvs. ned till internationaliseringsavtalets nivå.

Utskottet tillstyrkte regeringens förslag att riksdagen till Bidrag till svenska rederier för budgetåret 1988/89 skulle anvisa ett förslagsanslag av 300 milj. kr. Beträffande det aviserade förslaget om skattebefrielse framhöll utskottet att en sådan framstod som ett oundgängligt komplement till det föreslagna bidraget för att det av riksdagen tidigare angivna målet att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig omfattning skulle kunna uppnås. Riksdagen beslutade den 31 maj 1988 i enlighet med utskottets hemställan (TU 1987/88:27, rskr. 337).

2 Förslag till bidragssystem såvitt avser sjömansskatt

I nu föreliggande proposition föreslår regeringen att ett särskilt statsbidrag till svenska rederier införs fr.o.m. den 1 januari 1989. Bidragets storlek skall motsvara den del av lönekostnaderna som avser sjömansskatt, enligt lagen (1958:295) om sjömansskatt, för sjömän på svenska handelsfartyg i fjärrfart. Statens kostnad för år 1989 beräknas till 250 milj. kr. För innevarande budgetår föreslås att riksdagen till Bidrag till svenska rederier på tilläggsbudget till statsbudgeten anvisar ett förslagsanslag på 42 milj. kr.

Föredragande departementschefen erinrar om att han redan då ett förslag om skattefrihet aviserades våren 1988 förutsåg vissa tekniska komplikationer förenade med ett sådant förslag. Den lagstiftning som finns på socialförsäkringsområdet utgår från – framhålls det i propositionen – att nivån för såväl sociala avgifter som sociala förmåner är kopplad till faktiskt utgiven ersättning från arbetsgivaren. En skattebefrielse får med åtföljande sänkning av ersättningen därför med gällande system direkta konsekvenser för nivån på det sociala skyddet. Tekniska lösningar för att kompensera för denna effekt blir med nödvändighet komplicerade och är också från principiell synpunkt tveksamma. Det har mot denna bakgrund inte ansetts rimligt att föreslå så omfattande förändringar av den generella lagstiftningen på socialförsäkringsområdet som fordras för att kunna ge sjömännen oförändrade sociala förmåner i kombination med skattefrihet. Ett förslag till författningsändringar som regeringen i juni innevarande år remitterade till lagrådet

innehöll därför endast sådana ändringar – såvitt gäller socialförsäkringsområdet – som syftade till att rent tekniskt säkerställa sjömännens rätt till ATP m.m. på faktiskt erhållen ersättning. I remissen framhölls att det fick ankomma på sjöarbetsmarknadens parter att sinsemellan lösa frågor om ett utvidgat skydd i förhållande till den allmänna försäkringen. Det förslag som regeringen nu förelägger riksdagen skall, framhålls det, ses mot bakgrund av önskemålet att uppfylla det primära syftet med en skattebefrielse – nämligen en kostnadsavlastning för redaren, i det fall denne också är arbetsgivare – utan att kompensationsnivån inom socialförsäkringsområdet berörs.

Regeringens förslag innebär följaktligen att redarna även fortsättningsvis skall inleverera sjömansskatt enligt dagens system. Bidraget, som skall motsvara den del av lönekostnaderna som avser sjömansskatt, bör utbetalas i efterskott. Den ordning som gäller för uppbörd av sjömansskatt innebär att den inbetalda skatten till sin storlek inte kommer att vara känd för myndigheterna förrän en relativt lång tid efter den tid den avser. Härigenom uppstår en viss eftersläpning i bidragssystemet. Avsikten är dock att utforma systemet så att det medger att viss del av bidraget utbetalas redan under första halvåret 1989.

Det föreslagna bidraget innebär – framhålls det i propositionen – tillsammans med det bidrag på 300 milj. kr. som riksdagen tidigare beslutat om, att redarnas totala bemanningskostnader kan sänkas med ca 40 % jämfört med dagsläget. Därmed tillgodoses det i den sjöfartspolitiska propositionen våren 1988 uttalade syftet med statliga sjöfartspolitiska åtgärder.

3 Utskottet

I motion T8 (m) yrkas avslag på förslaget till *bidragssystem såvitt avser sjömansskatt* och framhålls att regeringen bör förelägga riksdagen förslag om befrielse från sjömansskatt för anställda på svenska handelsfartyg i fjärrfart. Motionärerna betonar vikten av att svensk sjöfartsnäring kan arbeta under internationellt konkurrenskraftiga villkor och av att sådana villkor blir bestående under en längre tid, så att näringen inte blir ständigt beroende av politiska beslut. Direkta subventioner är enligt motionärerna olämpliga och riskerar snarast att skada sjöfartsnäringen. En befrielse från sjömansskatt kan däremot – betonar motionärerna – inte nu förutses skapa några problem i förhållande till andra sjöfartsnationer. Skattebefrielsen bör emellertid endast utgöra en övergångslösning i avvaktan på införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister.

Enligt utskottets mening är det av regeringen föreslagna bidraget och det tidigare beslutade bidraget på 38 000 kr. per år och anställd väl ägnade att tillgodose det av riksdagen framställda kravet om stöd till svensk sjöfartsnäring för att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning. Avsikten med dessa båda bidrag är ju att stärka berörda rederiers internationella konkurrenskraft genom att nedbringa kostnaden för löner till ombordanställda på fartyg i fjärrfart med 40 %.

Vad gäller de i motion T8 (m) uttalade farhågorna att ett bidragssystem skulle göra rederinäringen alltför beroende av politiska beslut vill utskottet

erinra om att det i sitt betänkande TU 1987/88:8 om behovet av sjöfartspolitiska åtgärder betonade nödvändigheten av att sådana åtgärder får en långsiktig inriktning. Utskottet vill med kraft understryka att detta bör gälla såväl det redan beslutade bidraget som det nu föreslagna.

Utskottet har vidare ingen erinran mot vad som angivits i propositionen som skäl till att regeringen inte förelägger riksdagen det aviserade förslaget om befrielse från sjömansskatt. Internationaliseringsavtalets förutsättningar har – som utskottet framhöll i sitt betänkande TU 1987/88:27 – inte föranlett några internationella komplikationer. Det föreslagna bidraget bör enligt utskottets mening ses som en alternativ, teknisk lösning för att åstadkomma en skattefrihet även för anställda på svenskflaggade handelsfartyg i fjärrfart. Med den utformning som bidragssystemet avses få innebära det ju helt enkelt att inlevererad sjömansskatt återbetalas. Inte heller bidraget torde därför behöva medföra några svårigheter i förhållande till andra sjöfartsnationer. Utskottet förutsätter att återbetalning av inlevererad sjömansskatt kommer att ske med minsta möjliga dröjsmål.

Med det anförda tillstyrker utskottet regeringens förslag att till Bidrag till svenska rederier på tilläggsbudget för innevarande budgetår anvisa ett förslagsanslag på 42 milj.kr. Motionsyrkandena avstyrks.

Frågan om införande av *ett svenskt internationellt fartygsregister* behandlas inte bara i den nämnda m-motionen utan också i fp-motionen. Vad förespråkarna av ett sådant register syftar till är att stärka den svenska handelsflottans internationella konkurrenskraft genom att inom ramen för s.k. lokala avtal göra det möjligt att sänka bemanningskostnaderna. Lokala avtal innebär att utländska besättningar kan anställas på fartyg på grundval av kollektivavtal som tecknas med de fackliga organisationerna i sjöfolkets hemländer.

I motion T8 (m) framhålls att flertalet av de betydande västeuropeiska sjöfartsnationerna redan har inrättat eller planerar att inrätta internationella register i syfte att göra det möjligt för resp. lands handelsflotta att konkurrera på internationellt likvärdiga villkor. Det torde inte vara möjligt – betonar motionärerna – för Sverige att stå vid sidan av denna utveckling utan att förlora också de sista resterna av svensk sjöfart i oceanfart, med oöverskådliga verkningar för svensk industri och ekonomi som följd. Formerna för ett svenskt internationellt fartygsregister bör därför utredas och förslag snarast föreläggas riksdagen.

Även i motion T9 (fp) framhålls att regeringen skyndsamt bör utreda förutsättningarna för införande av ett internationellt fartygsregister i Sverige. Erfarenheterna från Norge och Danmark bör därvid enligt motionärerna kunna tjäna som vägledning.

Den sålunda aktualiserade frågan behandlades av utskottet så sent som i våras i det av riksdagen godkända betänkandet TU 1987/88:27. Utskottet vidhåller sin där redovisade uppfattning att ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna innebära att man på svenska fartyg underlåter att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden – inte minst det arbetsrättsliga – i en utsträckning som synes oförenlig med svensk rättsuppfattning. De sjöfartspolitiska åtgärder som nu avses genomföras torde skapa förutsätt-

ningar för bibehållande av en svensk handelsflotta av rimlig omfattning. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandena.

1988/89:TU6

I motion T9 (fp) framhålls att regeringen nu borde ha framlagt förslag om att ändra reglerna för *de allmänna investeringsfonderna*, så att medel från fonderna kan tas i anspråk inte bara för nya fartyg. Motionärerna yrkar att riksdagen beslutar medge rätt att utnyttja investeringsfonderna för fartygsinvesteringar.

Utskottet vidhåller sin i betänkandet TU 1987/88:27 redovisade uppfattning att sjöfartspolitiska åtgärder bör inriktas på att sänka bemanningskostnaderna samt att tillräckliga skäl inte för närvarande föreligger att föreslå åtgärder i syfte att sänka rederiernas kapitalkostnader.

Vidare erinras om skatteutskottets till det nämnda betänkandet fogade yttrande SkU 1987/88:8y. Med anledning av motionsyrkanden med samma innebörd som det nu aktuella anförde utskottet: "När det gäller de allmänna investeringsfonderna får dessa användas för underhåll, reparation, ombyggnad eller avskrivning av fartyg. Fonderna får emellertid inte tas i anspråk för begagnade fartyg. Anledningen är dels att fondernas primära syfte är att ge företagen möjligheter att under goda år avsätta viss del av sina vinster för att bygga upp ett kapital som i sämre tider kan användas för investeringar, dels att en utvidgning till begagnade inventarier medför en risk för missbruk. Enligt utskottet bör denna begränsning kvarstå. Utskottet avstyrker med det anförda motionsyrkandena om ändrade regler för ianspråktagande av de allmänna investeringsfonderna."

Trafikutskottet, för sin del, gjorde inte då – och gör inte heller nu – någon annan bedömning. Med det anförda avstyrks motionsyrkandet.

Det förtjänar tilläggas att en löntagarfond – enligt vad utskottet erfarit – medverkat till att möjliggöra höjning av aktiekapital i rederiföretag genom att teckna viss andel av aktierna. Även löntagarfonderna synes sålunda bl.a. kunna erbjuda möjligheter att i viss utsträckning tillgodose rederiers kapitalbehov.

Hemställen

Utskottet hemställer

1. beträffande *bidragssystem såvitt avser sjömansskatt* att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motion 1988/89:T8 yrkandena 2 och 3 till *Bidrag till svenska rederier* på tilläggsbudget till statsbudgeten för budgetåret 1988/89 anvisar ett förslagsanslag på 42 000 000 kr.,
2. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister* att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T8 yrkande 1 och 1988/89:T9 yrkande 1,
3. beträffande *de allmänna investeringsfonderna* att riksdagen avslår motion 1988/89:T9 yrkande 2.

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Kenth Skårvik (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Tom Heyman (m), Anita Jönsson (s) och Birger Schlaug (mp).

Reservationer

1. Bidragssystem såvitt avser sjömansskatt (mom. 1)

Rolf Clarkson, Sten Andersson i Malmö och Tom Heyman (alla m) anser *dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 7 slutar med "Motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att ett stöd till sjöfarten får en internationellt godtagbar utformning och att stödet ger näringen fasta och förutsebara villkor.

EG har infört regler i avsikt att skydda medlemsländerna mot diskriminerande och protektionistiska affärsmetoder från i första hand statshandelsflottor. Men reglerna kan också komma att användas mot andra länder som anses dumpa sina priser med hjälp av statliga subventioner till rederinäringen. Denna ambition är en drivkraft i tillkomsten av nya internationella fartygsregister.

Utskottet återkommer i det följande till erforderligheten av att även i Sverige införa ett internationellt fartygsregister.

I avvaktan på en sådan långsiktigt effektiv sjöfartspolitisk åtgärd är det enligt utskottets mening angeläget att finna varaktiga övergångslösningar, som inte medför risker för motåtgärder från konkurrerande sjöfartsnationer eller andra komplikationer i förhållande till dessa länder.

Direkta subventioner synes därför olämpliga, medan en befrielse från sjömansskatt inte nu kan förutses skapa några problem i förhållande till andra sjöfartsnationer.

Regeringen borde enligt utskottets mening inte ha dragit tillbaka det aviserade förslaget om befrielse från sjömansskatt. De tekniska och principiella problem som är förenade med skattebefrielsen torde kunna undvikas genom att det överläts åt parterna att själva i avtal reglera det sociala skydd de bedömer vara erforderligt. Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med förslag om befrielse från sjömansskatt för ombordanställda på svenska handelsfartyg i fjärrfart.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker regeringens förslag, medan motionsyrkandena tillstyrks. 1988/89:TU6

Vad utskottet nu anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *bidragssystem såvitt avser sjömansskatt* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T8 yrkandena 2 och 3 och med avslag på propositionen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført,

2. Ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Den sålunda" och på s. 8 slutar med "utskottet motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Som framgår av vad som inledningsvis anførts i detta betänkande innebär 1980 års sjöfartspolitiska beslut bl.a. att sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans bör tas till vara.

I proposition 1987/88:129 framhöll föredragande departementschefen att ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna sänka redarnas kostnader till en internationellt konkurrenskraftig nivå och att en sådan torde vara avgörande för förutsättningarna att bedriva en lönsam tank- och bulksjöfart med stort tonnage i vidsträckt oceanfart. Han var likväl inte beredd att förorda en internationell registerlösning för svenskt vidkommande.

Utskottet finner för sin del denna inställning anmärkningsvärd mot bakgrund av det mål som riksdagen fastställt för sjöfartspolitiken och de förhållanden som departementschefen själv konstaterar föreligga.

Dessa förhållanden – och de omständigheter som åberopas i motion T8 (m) – talar enligt utskottets mening entydigt för att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av ett internationellt fartygsregister i Sverige.

Med det anförda tillstyrker utskottet yrkandet i fp-motionen. Syftet med yrkandet i m-motionen torde genom utskottets ställningstagande få anses i huvudsak tillgodosett.

Vad utskottet nu anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T9 yrkande 1 och med anledning av motion 1988/89:T8 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført,

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Utskottet vidhåller" och slutar med "rederiers kapitalbehov" bort ha följande lydelse:

De svenska rederiernas negativa utveckling under ett flertal år har omöjliggjort investeringar i nya fartyg och har också medfört att rederierna inte heller haft möjlighet att beställa billigt andrahandstonnage vid lågkonjunkturerna. Som ett led i strävandena att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning bör därför åtgärder vidtas i syfte att underlätta och stimulera investeringar i fartyg. De allmänna investeringsfonderna får enligt gällande regler endast tas i anspråk för nya fartyg. Enligt utskottets mening bör denna begränsning nu tas bort och regeringen förelägga riksdagen erforderligt lagförslag om att de allmänna investeringsfonderna skall kunna tas i anspråk även för begagnade fartyg. Detta är särskilt motiverat med hänsyn till att investeringsfondssystemet i sin helhet kan förväntas bli avskaffat.

Vad utskottet nu anfört – och som i huvudsak torde tillgodose syftet med motionsyrkandet – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *de allmänna investeringsfonderna*
att riksdagen med anledning av motion 1988/89:T9 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Särskilda yttranden

1. Bidragssystem såvitt avser sjömansskatt och ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 1 och 2)

Viola Claesson (vpk) anför:

Frågan om behovet av sjöfartspolitiska åtgärder har enligt vpk under decennier hanterats nonchalant och kortsiktigt. I motioner liksom i riksdagsdebatten har vpk påpekat att det behövs en långsiktig strategi på sjöfartens område för att trygga vårt lands nationella suveränitet samt för att åstadkomma en transportförsörjning som dessutom tar ekologiska och regionalpolitiska hänsyn.

Vpk tar bestämt avstånd från redarkapitalets och övriga högerkrafters planer på ett svenskt internationellt sjöfartsregister. Ett sådant register skulle innebära att den svenska arbetsrätten upphörde att gälla ombord på de fartyg som tillhör registret. Rättsuppfattningen skulle därmed förändras drastiskt.

Under det senaste året har sjöfartsnäring och sjöfolk drabbats av regeringens interna problem. Så har t.ex. frågan om skattebefrielse för sjömän, anställda på svenska handelsfartyg i fjärrfart, bollats mellan tre olika

departement. Situationen har skapat stor osäkerhet om regeringens planer i förhållande till riksdagens tidigare uttalanden. 1988/89:TU6

Regeringens nu framlagda proposition kan enbart accepteras som en nödlösning på ett akut problem, som alltför länge dragits i långbänk. Vpk återkommer under den allmänna motionstiden om två månader med krav på en nationell strategi, samhällsägda rederiverksamhet samt om förbud mot ett s.k. öppet register m.m.

2. Bidragssystem såvitt avser sjömansskatt och ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 1 och 2)

Birger Schlaug (mp) anför:

Det är betänkligt att bedriva en subventionspolitik för vissa näringar, i det här fallet sjöfarten. Jag betraktar det föreslagna stödet till svenska rederier som en kortsiktig lösning på ett akut problem. En mer långsiktig sjöfartspolitik, som bl. a. bygger på generellt sänkta skatter och avgifter på arbete, måste utvecklas av regering och riksdag.

Jag är inte heller beredd att ställa mig bakom motionärernas krav på ett internationellt sjöfartsregister. Utan en effektiv socialklausul skulle ett sådant register sannolikt innebära försämrade arbetsmiljö, försämrade arbetsvillkor och försämrade möjligheter för svenska arbetare att få anställning på svenska fartyg.

Sammanfattning	1
Propositionen	1
Motionerna	2
1 Vissa sjöfartspolitiska riksdagsbeslut under 1980-talet	2
1.1 År 1980	2
1.2 År 1982	2
1.3 År 1985	2
1.4 År 1987	3
1.5 Vårsessionen 1988	4
2 Förslag till bidragssystem såvitt avser sjömansskatt	5
3 Utskottet	6
Hemställan	8
Reservationer	9
Särskilda yttranden	11

