

## Regeringens proposition

1981/82:217

om vissa sjöfartsfrågor;

beslutad den 22 april 1982.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

THORBJÖRN FÄLLDIN

CLAES ELMSTEDT

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

I syfte att underlätta för sjöarbetsmarknadens parter att utforma 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 beredskapssynpunkt 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.

Utdrag  
KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1982-04-22

**Närvarande:** statsministern Fälldin, ordförande, och statsråden Ullsten, Wikström, Friggebo, Dahlgren, Åsling, Söder, Johansson, Wirtén, Andersson, Boo, Eliasson, Gustafsson, Elmstedt, Tillander, Ahrland, Molin

**Föredragande:** statsrådet Elmstedt

### Proposition om vissa sjöfartsfrågor

---

#### 1 Inledning

Den svenska handelsflottan har minskat kraftigt sedan mitten av 1970-talet. Om man räknar handelsfartyg över 100 ton brutto omfattade handelsflottan i början av år 1976 613 fartyg om 7,7 milj. ton brutto. Vid årsskiftet 1981/82 omfattade handelsflottan 484 fartyg om 3,6 milj. ton brutto. Under åren 1976-81 har bl. a. från Sverige till utlandet försålts 316 fartyg om sammanlagt 6,9 milj. ton brutto. Samtidigt har handelsflottan tillförts 236 fartyg om 3,2 milj. ton brutto.

Denna utveckling har också resulterat i allt färre sysselsättningstillfällen. År 1975 erbjöd den svenska handelsflottan sammanlagt ca 14 700 befattningar. Motsvarande siffra är f. n. ca 9 400. Antalet anställda i svenska fartyg har under samma tid minskat från ca 23 000 till ca 14 000 personer.

Svenskt tonnage har fortlöpande förlorat marknadsandelar. Det storbäriga tank- och bulktonnaget har så gott som försvunnit ur den svenska handelsflottan. Ett annat exempel är färjetrafiken där våra grannländer i allt högre utsträckning har kommit att dominera. En lång rad tidigare framgångsrika svenska rederier har också tvingats avveckla sin verksamhet under senare år. Den omfattande konkursen inom Johanssongruppen är det i tiden mest näralliggande exemplet.

Under åren 1979 och 1980 motverkades nedgången av handelsflottan i viss utsträckning av att mindre företag nyetablerades. Detta har numera i stort sett upphört främst p. g. a. de under senare tid försämrade marknaderna för det mindre tank- och torrlasttonnaget. Om dessa marknader förblir svaga en längre tid finns en uppenbar risk för omfattande utslagning av små kapitalsvaga rederier. Det finns redan nu exempel på detta.

Genom att i allt större utsträckning operera med utländskt inhyrt tonnage har de större rederiföretagen påbörjat en omstrukturering av sin verksamhet som gör dem oberoende av svenskt kostnadsläge. Investeringar i nytt tonnage sker också i allt större utsträckning under utländsk flagg. Företrädare för dessa rederier menar att en omfattande utlandsregistrerad flotta är ett villkor för överlevnad och för att överhuvud kunna bedriva någon sjöfart under svensk flagg.

Allmänt kan man alltså konstatera att den svenska sjöfartsnäringen har stora svårigheter. Dessa har naturligtvis till viss del sin grund i den allmänna stagnation, som sedan lång tid har kännetecknat den internationella ekonomin, och det faktum att den sjöburna världshandeln f. n. utvecklas ännu ogynnsammare än den ekonomiska tillväxten. Dessa internationellt sett allmänna faktorer kan emellertid inte förklara den svenska sjöfartens relativt svaga internationella konkurrensförmåga.

Under senare delen av 1970-talet har riksdagen vid flera olika tillfällen fattat beslut som syftat till att lösa akuta problem inom näringen. Våren 1980 beslutade riksdagen om ett sjöfartspolitiskt program (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr 1979/80:412). I detta angavs att målet för den statliga sjöfartspolitiken bör vara att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Förutsättningar bör skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans skall tas tillvara.

De åtgärder som beslöts av riksdagen i samband med det sjöfartspolitiska programmet hade till främsta syfte att stärka näringens likviditet och soliditet. Beslutet innebar också en ökad statlig satsning på forsknings-, utvecklings- och rekryteringsfrågor inom sjöfartsområdet.

Under sommaren 1981 uppvaktade sjöarbetsmarknadens parter mig om den svenska sjöfartsnäringens situation. Med hänvisning till den utveckling som jag inledningsvis har redovisat framfördes härvid krav om statliga åtgärder för att förbättra branschens internationella konkurrensläge. Jag efterlyste då en samlad syn från parterna på hur problemen borde lösas. Under hela hösten fördes därefter överläggningar mellan parterna. Dessa rapporterades till mig vid olika tillfällen. Det senaste tillfället var den 29 januari 1982, då jag kunde konstatera att någon enighet inte hade uppnåtts. Vid detta tillfälle överlämnade Sveriges redareförening en skrivelse med förslag till åtgärdsprogram. Denna skrivelse bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Samtidigt överlämnade Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening en gemensam skrivelse med förslag till åtgärdsprogram. Denna skrivelse bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska industritjänstemanna-

förbundet och Sveriges arbetsledareförbund överlämnade samma dag en skrivelse där man redovisar en gemensam syn på de sjöfartspolitiska frågorna. Denna skrivelse bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

Vid de diskussioner som ägde rum mellan sjöarbetsmarknadens parter och mig den 29 januari i år enades vi om att be generaldirektören Kaj Janérus att söka sammanjämka ståndpunkterna.

Den 15 februari 1982 överlämnade generaldirektör Janérus en rapport om sitt arbete. Rapporten bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 4*.

Utredningen om sjöfartens roll i trafikpolitiken, som har antagit namnet närsjöfartsutredningen, lade i december 1981 fram sitt betänkande (SOU 1981:103) Sjöfartens roll i trafikpolitiken, vari redovisas en rad förslag som i första hand tar sikte på närsjöfartens problem.

Den svenska sjöfartsnäringens situation är enligt min bedömning mycket bekymmersam. I det följande kommer jag därför att föreslå åtgärder som syftar till att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Mina förslag är i första hand baserade på resultat som framkommit vid de diskussioner som redovisats i det föregående. I sammanhanget kommer jag också att behandla närsjöfartsutredningens förslag om förändrad sjömansbeskattning. En sammanfattning av remissyttranden över detta förslag bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 5*.

## 2 Sjöfartspolitiska överläggningar

Som jag inledningsvis har redovisat uppvaktade sjöarbetsmarknadens parter mig om den svenska sjöfartsnäringens situation sommaren 1981. Vid dessa uppvaktningar framfördes krav om statliga åtgärder för att förbättra branschens konkurrensläge.

Den 18 september 1981 inleddes på mitt initiativ diskussioner mellan kommunikationsdepartementet, Sveriges redareförening, Svenska maskinförbunds förbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening om vilka åtgärder som borde vidtas för att trygga den svenska handelsflottans existens. Vid dessa överläggningar framhöll jag bl. a. att statens möjligheter att medverka med åtgärder till stöd för den svenska handelsflottan är beroende av i vilken utsträckning de närmast berörda arbetsmarknadsparterna har en gemensam uppfattning om vari de avgörande problemen består och hur dessa problem bäst kan lösas.

Härefter följde under hösten överläggningar mellan sjöarbetsmarknadens parter.

Vid ett sammanträde med parterna den 29 januari 1982 kunde jag konstatera att det rådde full enighet mellan parterna om att det under nuvarande förutsättningar inte går att bibehålla den svenska handelsflottan i sin nuvarande omfattning och att det är nödvändigt att vidta åtgärder för att

åter kunna göra den svenska handelsflottan tillräckligt konkurrenskraftig. Parterna var också ense om att Sverige behöver en handelsflotta både av samhällsekonomiska skäl och av beredskapsskäl och att det på sikt inte går att bibehålla en tillräckligt stor svensk handelsflotta om inte kostnaderna för att driva fartyg under svensk flagg kan sänkas väsentligt. Samtidigt kunde jag emellertid konstatera att parterna inte hade kunnat enas om en gemensam syn på frågan om vilka åtgärder som borde vidtas.

Vid nyss nämnda sammanträde överlämnades tre olika skrivelser; en från Sveriges redareförening, en gemensam från Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening samt en gemensam från Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska industri-tjänstemannaförbundet och Sveriges arbetsledareförbund.

Sveriges redareförening framhåller i sin skrivelse att såväl parterna på arbetsmarknaden som statsmakterna måste vara beredda att positivt pröva alla åtgärder som kan leda till en väsentlig och långsiktig sänkning av kostnadsnivån för den svenska handelsflottan. Föreningen framhåller också att, om inte alla parter är beredda att medverka till att åtgärder med långsiktigt och väsentligt kostnadssänkande effekter kan komma till stånd, det ständigt kommer att uppkomma behov av kortsiktiga stödåtgärder som inte förmår återge den svenska handelsflottan någon ihållande livskraft utan som snarare blir ett led i den svenska handelsflottans successiva avveckling.

Föreningens förslag till åtgärdsprogram framgår av bilaga 1.

Föreningen menar att ett genomförande av de föreslagna åtgärderna skulle sänka kostnadsnivån för den svenska handelsflottan ner mot "ITF-world-wide-nivå". Det skulle innebära goda förutsättningar för en tillväxt av det svenskflaggade tonnaget. Därmed skulle det enligt föreningen vara möjligt att på kort sikt bibehålla och på längre sikt öka antalet sysselsättningsstillfällen i den svenska handelsflottan.

I den skrivelse som gemensamt överlämnades av Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening framhålls bl. a. att de stödåtgärder som staten hittills har vidtagit har varit otillräckliga och totalt verkningslösa när det gäller att bevara en svensk handelsflotta. I skrivelsen föreslår organisationerna kortsiktiga och långsiktiga åtgärder för att trygga svensk sjöfarts framtid (bilaga 2).

I skrivelsen från Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska industritjänstemannaförbundet och Sveriges arbetsledareförbund konstateras att svenska rederier nu har ett behov av att förnya sina flottor av ro-ro-, container-, kemikalie- och kylfartyg och att de ombordanställda i sin skrivelse gjort en värdefull koppling mellan sjöfarts- och varvspolitiken med sitt förslag om marginellt sysselsättningsstöd. Förbunden finner det också nödvändigt att svenska rederier vid nybeställningar och större reparationer på svenska varv

ges samma ränta som gäller för utländska rederier. Förbunden föreslår i sin skrivelse att förslag om marginellt sysselsättningsstöd läggs fram av regeringen så skyndsamt att förslaget kan behandlas av värriksdagen år 1982 (bilaga 3).

Om man undantar vissa smärre åtgärder, t. ex. statligt resebidrag och statligt stöd till praktikplatser, om vilka parterna var eniga kan man säga att oenigheten om hur sjöfartspolitiska åtgärder skall utformas var mycket stor. För att utröna om möjligheter ändå förelåg för en gemensam syn på hur sjöfartspolitiska åtgärder borde utformas enades parterna och jag om att be generaldirektören Kaj Janéus att föra samtal med parterna.

Generaldirektören Janéus rapporterade resultatet av sina samtal den 15 februari 1982.

Av rapporten framgår att parterna hade kunnat enas om ett förslag om att rederierna skulle erhålla en reduktion vid inbetalning av sjömansskatt. Förslaget innebär att redare för fartyg, för vilket beslut om sjömansskatt föreligger skall innehålla 50 procent av uppbörden. I övrigt hade inte samtalen lett till att parterna hade övergett sina tidigare intagna ståndpunkter. Enligt rapporten hade parterna konstaterat att fortsatta överläggningar inte skulle föra frågan närmare en lösning.

### **3 Långsiktiga förutsättningar för svensk sjöfartsnäring och inriktning av statliga åtgärder**

#### **3.1 Långsiktiga förutsättningar**

I prop. 1979/80:166 lades principerna fast för en svensk sjöfartspolitik. Härvid konstaterade föredraganden att sjöfartsnäringen tillför samhälls ekonomin intäkter av olika slag. Framför allt fäste föredraganden vikt vid Sveriges behov av trygga handelsförbindelser samt till behovet av försörjningsberedskap. Näringens bidrag till landets valutaförsörjning och sysselsättning betonades också.

Föredraganden framhöll att det är förenat med stora svårigheter att närmare fastställa det samhälls ekonomiska värdet av att av handelspolitiska skäl och försörjningsberedskapsskäl slå vakt om en viss handelsflotta, men att samfälliga bedömningar pekar på att det är av stort värde för folkhushållet att ha möjlighet att få exporten och importen utförd med svenska fartyg.

När det gäller sjöfartens bidrag till landets valutaförsörjning och sysselsättning finns enligt föredraganden i ett längre perspektiv inga bärande skäl för att frånga den allmänna näringspolitikens inriktning om en rationell resursallokering och internationell arbetsfördelning. Samtidigt konstaterade föredraganden att Sverige har ett så svårt betalningsbalansproblem att detta kan lösas först på sikt och att det – så länge Sverige har ett kostnadsläge som medför långsiktig extern obalans – finns risk för att branscher slås ut som

eljest skulle ha ett långsiktigt existensberättigande. Föredraganden ansåg därför att det fanns all anledning att värna om det bidrag till betalningsbalansen och sysselsättningen som sjöfarten lämnar.

Jag ansluter mig helt till detta resonemang och vill också utveckla det något.

Såvitt jag kan bedöma finns det en uppenbar risk att minskningen av den svenska handelsflottan fortsätter om inga radikala åtgärder vidtas. Efter det att en viss stabilisering av antalet fartyg i handelsflottan var för handen under åren 1979 och 1980 minskade flottan under år 1981 med inte mindre än 26 fartyg, vilket antalsmässigt ligger väl i nivå med den decimering av antalet fartyg som skedde under de svåra krisåren 1976-1978. Dessvärre har jag inga skäl att tro att denna utveckling skall kunna brytas om inga åtgärder vidtas. Detta är en uppfattning som delas av de flesta bedömare. Sveriges redareförening har i en prognos uppskattat minskningen till ca 100 fartyg fram till år 1985, vilket skulle innebära att antalet befattningar minskar från f. n. 9 400 till ca 7 500. Detta motsvarar i sin tur en sysselsättningsminskning med ca 4 000 personer.

Vid en sådan utveckling är det sannolikt att de större rederierna i ökad utsträckning kommer att etablera sig utomlands. I ett första steg, som redan är inlett, kommer detta att ske på så sätt att man inte bara hyr in utan också äger utlandsregistrerat tonnage. Det förtjänar att i sammanhanget nämnas att en lång rad svenska rederier under det senaste halvåret erhållit riksbankens tillstånd att etablera sig utomlands. Numera har också praktiskt taget alla större svenska rederier genomfört sådana etableringar. På sikt kan denna utveckling medföra att de svenska rederikontoren flyttas utomlands. För de mindre rederierna, som kanske inte har resurser att etablera sig utomlands, kan man vänta sig en successiv tonnageföråldring och verksamhetsavveckling.

En utveckling i linje med den som här skisserats leder till samhällesekonomiskt negativa effekter, eftersom sjöfartsnäringen har en förhållandevis stor ekonomisk betydelse. År 1981 uppgick bruttoinseglingen till ca 12 miljarder kr., vilket motsvarar drygt 8 % av den totala varuexporten. Det s. k. sjöfartsnettot, som är ett mått på sjöfartens nettoutfall av betalningstransaktionerna med utlandet, uppgick år 1981 till 4,1 miljarder kr. Av dessa 4,1 miljarder kr. uppgick utländska rederiers kostnader i Sverige till ca 0,9 miljarder kr.

Om den svenska handelsflottan fortsätter att decimeras finns det en uppenbar risk att totalförsvarets behov av skyddad transportkapacitet under krig och krigsfara inte kan upprätthållas. Närsjöfartsutredningen anser för sin del att den inträffade reduktionen av den handelsflotta, som kontrolleras av svenska intressen och som bemannas av svensk arbetskraft, är allvarlig. Utredningen menar att vi nu nått en gräns, under vilken totalförsvarets behov inte längre på ett rimligt sätt kan tillfredsställas och att statsmakterna bl. a. av detta skäl bör vidta åtgärder som möjliggör att

åtminstone nuvarande handelsflotta kan förbli under svensk kontroll. Bl. a sjöfartsverket delar utredarens bedömning och menar att det borde vara mera rationellt att tillskapa sådana allmänna förutsättningar för en svensk handelsflotta, att denna automatiskt håller sig klart över den nedre gränsen än att med konstlade konstruktioner söka vidmakthålla en mera preciserad miniminivå. Liknande synpunkter framförs av överstyrelsen för ekonomiskt försvar.

Även jag delar utredningens bedömning och jag instämmer med sjöfartsverkets uppfattning att det finns en uppenbar risk för att staten på sikt tvingas fastställa en minimiflotta för vilken man får betala statliga bidrag. Med hänsyn till de förändringar som kan förväntas inträffa i fråga om transportbehov, transportteknik och andra förutsättningar finns det då en risk att önskvärda strukturförändringar inom handelsflottan skulle motverkas. Det måste då vara bättre att i god tid skapa sådana allmänna förutsättningar för svensk sjöfartsnäring att beredskapsaspekterna kan tillgodoses på mera marknadsmässiga villkor.

En fortsatt minskning av handelsflottan medför naturligtvis en motsvarande minskning av sysselsättningen. Sedan år 1976 har inte mindre än ca 8 500 arbetstillfällen försvunnit och arbetslösheten bland sjöfolk uppgår f. n. till ca 9 %. F. n. är ca 14 000 personer sysselsatta ombord på svenska fartyg. Enligt redareföreningens prognos riskerar de närmaste åren ytterligare 4 000 sysselsättningstillfällen ombord att gå förlorade. Härtill skall läggas att mer än 3 000 personer är rederianställda i land. Vid en mera omfattande decimering av handelsflottan och utflyttning av rederikontoren är även denna sysselsättning i fara. Såsom närsjöfartsutredningen har påpekat bidrar bortfallet av sysselsättningen för ombordanställda till en försämrad situation i fråga om totalförsvarets behov av välutbildad arbetskraft till sjöss.

Den skisserade utvecklingen kan också beräknas få konsekvenser för svensk export – och importindustri. I flera olika sammanhang, bl. a. i riksdagens beslut om sjöfartspolitikerna våren 1980, har det konstaterats att ett land med Sveriges stora utlandsberoende bör ha möjlighet att för transporterna till och från utlandet kunna påverka frakter och transportstandard och att detta svårligen kan ske utan tillgång till svenska fartyg. Detta gäller i synnerhet i fråga om den transoceana linjetrafiken. Den struktur som efterhand kommit att utkristalliseras är att rederier och rederikonstellationer med skandinaviska ägarintressen i regel direktanlöper svenska hamnar medan konkurrenterna lika regelmässigt låter omlasta det skandinaviska godset i hamnar på kontinenten. Om svenska rederier flyttar sin verksamhet utomlands finns en uppenbar fara att direktanlöpen på Sverige upphör och att det svenska godset måste omlastas på kontinenten. En sådan utveckling riskerar att medföra ökade kostnader för svensk industri. Olika uppskattningar tyder på att merkostnaderna kan komma att uppgå till ett par hundra miljoner kr. per år. Härtill kommer de negativa

effekter en sådan utveckling skulle få på sysselsättningen i berörda hamnregioner.

Jag har vid en samlad bedömning av de förhållanden under vilka svensk sjöfartsnäring arbetar funnit att det långsiktigt inte går att uppfylla målen för den av riksdagen fastlagda sjöfartspolitikens om inte åtgärder vidtas som förbättrar konkurrensläget.

### 3.2 Inriktning av statliga åtgärder

Vid de överläggningar som jag har haft med sjöarbetsmarknadens parter har jag också kunnat notera att det råder full enighet mellan parterna om att det under nuvarande förutsättningar inte går att bibehålla den svenska handelsflottan i sin nuvarande omfattning och att det är nödvändigt att vidta åtgärder för att åter kunna göra den konkurrenskraftig.

Tyvärr har inte enigheten varit lika stor när det gäller synen på hur problemen inom näringen skall kunna bemästras. Vid de samtal som generaldirektören Janérus hade med parterna, kunde man visserligen enas om några åtgärdsförslag. Det gällde bl. a. ett förslag om att rederierna skulle erhålla reduktion av sjömansskatteinbetalningar, statligt stöd till sjöfolkets resor och statligt stöd till praktikplatser. Det gemensamma för dessa förslag är att de ensidigt riktar anspråk på staten utan att några samtidiga motprestationer från parternas sida är för handen.

Jag är av den bestämda uppfattningen att ensidiga statliga bidrag till branschen inte långsiktigt gagnar dess internationella konkurrensförmåga. Om inte parterna är beredda att medverka till att åtgärder med långsiktigt och väsentligt kostnadssänkande effekter kan komma till stånd, finns det enligt min mening ingen möjlighet att svenskt tonnage skall kunna återfå en naturlig livskraft. Tvärtom föreligger en uppenbar risk för upprepade krav på statliga subventioner.

Den ekonomiska politiken syftar till att säkerställa att det svenska näringslivet totalt sett har en tillräcklig konkurrenskraft. Detta var det primära motivet bakom den i september 1981 genomförda devalveringen. Skattereformen och andra åtgärder för att säkerställa att den svenska ekonomins kapital-, arbets- och råvarumarknader fungerar effektivare har samma syfte. En viktig del av den ekonomiska politiken är också att hålla tillbaka tillväxten i de offentliga utgifterna såväl i vad avser konsumtion som transfereringar, däri inbegripet olika former av subventioner till näringslivet. Alltför snabbt ökande offentliga utgifter drar med sig ett ökat budgetunderskott och tryck uppåt på inflation och räntor. Detta försvårar i sin tur förutsättningarna för de livskraftiga delarna av den utlandskonkurrerande sektorn.

Jag menar att inom de ramar som sätts av den ekonomiska politiken ligger ansvaret för att sjöfartsnäringen återfår sin internationella konkurrenskraft i första hand på branschens företag och dess anställda. En nödvändig

förutsättning är därvid att parterna anpassar kostnadsläget till en sådan nivå att svenskt tonnage återigen blir konkurrenskraftigt. Endast på detta sätt kan på sikt en säkrare sysselsättning för de ombordanställda uppnås. Statliga ekonomiska åtgärder kan enligt min mening vara motiverade endast under förutsättning att parterna också själva medverkar till en anpassning av kostnadsnivån.

Om det skall vara möjligt att vända den negativa utveckling som den svenska handelsflottan har haft sedan mitten av 1970-talet, är det således nödvändigt att på något sätt sänka kostnaderna för att driva svenskt tonnage. De huvudsakliga kostnadsposterna för ett fartyg är kostnader för bemanning, kapital, bunker, försäkring, underhåll och administration samt hamnkostnader.

Den enda kostnadspost som uppvisar mera systematiska variationer mellan olika nationers fartyg är bemanningskostnaderna. Att den svenska arbetskraften eller snarare arbetskraft på svenskflaggade fartyg medför väsentligt högre kostnader än i flertalet andra sjöfartsländer är ovedersägligt. Ett i Sverige internationellt sett högt löneläge i kombination med i många fall höga socialavgifter och tillämpade avlösningssystem som innebär att det krävs ca två anställda för varje befattning är de främsta orsakerna till detta.

Närsjöfartsutredningen har för sin del uppskattat personalmerkostnaderna för svenska fartyg jämfört med t. ex. finska, norska och brittiska fartyg till i storleksordningen 40 %. Faktiska exempel visar att personalkostnaderna för helt lika fartyg under svensk och utländsk flagg (Hong-Kong, Saudi Arabien, Sydkorea, Malaysia, Singapore etc.) skiljer sig åt ännu mer (60-100 %) medan övriga driftskostnader i princip är lika stora. Kostnadsskillnader kan uppgå till 1-5 milj. kr. per år och fartyg.

Parterna på den svenska sjöarbetsmarknaden har under en följd av år försökt motverka de höga svenska bemanningskostnaderna genom att minska besättningarnas storlek och i allt högre grad automatisera fartygsdriften. Även om antalet befattningar ombord på svenska fartyg är förhållandevis lågt, kompenserar detta långt ifrån de höga svenska kostnaderna för löner, socialavgifter och avlösningssystem. Man kan också iakta en tendens till att man i konkurrentländerna söker anpassa besättningsstorlekarna ner mot de svenska.

I sammanhanget förtjänar påpekas att trots att anställda ombord i svenska fartyg har jämförelsevis höga löner så är nettolönerna inte anmärkningsvärt stora vid en internationell jämförelse. Detta beror naturligtvis på att inkomstskatten i Sverige är relativt hög.

Hög inkomstbeskattning och höga arbetsgivaravgifter, dvs. sådana kostnadsposter som staten direkt kan påverka, förklarar således en stor del av kostnadsskillnaderna mellan att driva sjöfart under svensk resp. utländsk flagg. Man kan emellertid inte bortse från att en stor del av de höga bemanningskostnaderna har sin utgångspunkt i sådana kostnader som

sjöarbetsmarknadens parter själva direkt påverkar inom ramen för avtalsuppgörelser och tillämpad praxis.

När det gäller att anpassa kostnadsläget inom svensk sjöfart till en konkurrenskraftig nivå måste intresset riktas mot såväl det område som staten direkt kan påverka och de kostnadsposter som rymms inom parternas avtalsområde och praxis. Jag vill emellertid understryka att trots de problem näringen möter, bör staten även fortsättningsvis avhålla sig från att ingripa med åtgärder inom sådana sektorer som det ankommer på parterna själva att besluta om.

En av orsakerna till de höga svenska bemanningskostnaderna är som jag har nämnt den praxis i fråga om avlösningssystem som kommit tillämpas ombord i svenska fartyg. Även om det föreligger betydande variationer mellan olika personalkategorier, fartygstyper och fartområden kan man som en allmän tumregel säga att ett s. k. 1:1-system tillämpas ombord i svenska fartyg. Detta innebär att den ombordanställda under ett år vistas sammanlagt ungefär halva tiden ombord och är ledig den andra halvan. Motsvarande ombordtjänstgöringstid är i regel längre i andra länders fartyg. I västeuropeiska flottor är det således ganska vanligt att den anställda arbetar ombord sammanlagt ca 2/3 av året och är ledig ca 1/3. Jag vill inte lägga några värderande aspekter på detta förhållande annat än att jag kan konstatera att detta medför kostnadsnackdelar för svenska fartyg.

Jag kan också konstatera att den sammanlagda effekten av de regler som gäller för ombordanställdas beskattning utgör en stimulans för den enskilde att söka begränsa ombordvistelsen. I själva verket torde det vara så att en stor del av förklaringen till de förhållandevis kostnadskrävande avlösningssystem som tillämpas i svenska fartyg kan sökas i skattereglerna. I detta sammanhang vill jag då peka på följande förhållanden. Från den lön som sjömannen uppbär som anställd vid ett rederi dras sjömansskatt. Om den anställda under sin lediga tid har annan inkomst så beskattas denna för sig och sammanläggs således inte med sjömansinkomsten. Detsamma gäller om en och samma person har sjömansinkomster från olika rederier för samma tid. En ombordanställd person kan alltså under ett och samma år ha inkomster från flera olika håll vilka sammanlagda kan uppgå till ett aktningvärt belopp, utan att drabbas av den skatteprogression som andra inkomsttagare i samma inkomstläge har.

Sjömän har i regel fri kost under den tid de vistas ombord i fartygen. Värdet av denna förmån är inräknad till ett månatligt belopp på f. n. 535 kr. i sjömansskattetabellerna. Under den tid de är lediga och inte vistas ombord i rederiets fartyg erhåller de en s. k. kotersättning om ca 55 kr. per dag som till största delen är skattefri. Reglerna om kotersättning, torde utgöra incitament för den enskilde att söka begränsa tjänstgöringstiden ombord.

Ett annat förhållande som, tillsammans med de villkor som jag nu har beskrivit, utgör ett incitament till att begränsa vistelsetiden ombord är att s. k. engångsbelopp beskattas förhållandevis hårt i förhållande till om

sjömannen får motsvarande inkomst från arbete i land. Följden har 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.

Med hänsyn till de fastlåsta positioner som synes råda mellan parterna är det, menar jag efter samråd med chefen för budgetdepartementet, rimligt att staten genom att förändra vissa av villkoren för beskattningen av ombordanställd personal söker underlätta för sjöarbetsmarknadens parter att utifrån nya förutsättningar enas om kostnadsavlastande åtgärder. De förändringar av skattereglerna som jag närmast tänker på är att den ombordanställdes samtliga inkomster bör läggas samman vid landbeskattningen, att den kostersättning som de ombordanställda erhåller under ledighet beskattas samtidigt som uppräkningsbeloppet i sjömansskatttabellen för den fria kosten slopas och att skatten på engångsbelopp sänks. Som utgångspunkt för förändringar av beskattningsvillkoren bör gälla att lön och ersättningar som är hänförliga till tjänstgöringstid ombord skall ge en större nettoförtjänst än motsvarande förtjänst som är hänförlig till vistelse i land. Jag utgår ifrån att sådana förändringar av beskattningsvillkoren skall göra det möjligt för parterna att träffa avtal och utforma praxis som innebär en långsiktig kostnadsanpassning för svensk sjöfartsnäring. Jag återkommer strax till dessa frågor.

Jag är emellertid medveten om att en sådan anpassning kan ta viss tid att genomföra och att näringen under en övergångstid är i behov av direkta statliga ekonomiska insatser. Jag kommer därför i det följande också att föreslå övergångsvisa åtgärder som direkt syftar till att reducera kostnadsnivån för den svenska sjöfartsnäringen.

Jag kommer också att lägga fram förslag som syftar till att dessa statliga ekonomiska insatser används för avsett ändamål, dvs. för framtidsåtgärder i svensk sjöfart.

## 4 Vissa planerade anpassningar av sjömansbeskattningen

### 4.1 Allmänt

Sjömansskatten enligt lagen (1958:295) om sjömansskatt, SjöL, är en definitiv källskatt och utgår i stället för statlig och kommunal inkomstskatt. Härvid är inkomsttagaren inte skyldig att deklarerat för inkomsten ombord och taxeras således inte för denna. Sjömän, som är anställda i redares tjänst ombord på svenskt handelsfartyg med en bruttodräktighet av minst 100 registerton, betalar sjömansskatt för inkomsten ombord, om fartyget huvudsakligen utnyttjas i vad som betecknas som närfart eller fjärrfart.

Skatten uttages efter olika tabeller för närfart (linjefart mellan svenska hamnar utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna samt linjefart mellan svensk och utländsk hamn, dock ej linjefart bortom linjen Hanst-

holm-Lindesnäs eller bortom Cuxhaven) respektive fjärrfart (annan fart än närfart och inre fart). Samma skatt som tas ut av i Sverige bosatt sjöman tas också ut för sjömän bosatta i Danmark, Finland, Island eller Norge. Sjöman bosatt utom Norden är skyldig betala sjömansskatt, om han ej på godtagbart sätt visar att han är skattskyldig i annat land för ombordinkomsten.

Utländskt fartyg som förhyrs av svensk redare på s. k. bareboat-basis likställs med svenskt handelsfartyg, om anställningen sker hos denne eller någon av honom anlitad arbetsgivare.

Sjömansskatten, som beräknas särskilt på månadsinkomst och särskilt på engångsbelopp, är lägre än skatten i land på samma inkomst. Sjöman som är bosatt i Norden kan få sjömansskatten jämkad, om han t. ex. har underskott i förvärvskälla. Sjömansskatten, som har utformats i anslutning till de särskilda förhållanden under vilka sjömän arbetar, tillfaller staten, men staten utbetalar till primär- och landstingskommun ersättning av statsmedel för minskade skatteintäkter.

Skatten på engångsbelopp beräknas i princip efter den genomsnittliga skattesats, som gäller för den ombordanställdes månadsinkomst den månad engångsbeloppet avräknas. Vidare beräknas skatten på eventuell inkomst i land vid landtaxeringen utan hänsyn till erhållen sjöinkomst, dvs. någon sammanläggning görs inte av sjöinkomst och landinkomst.

I det föregående har jag konstaterat att de jämförelsevis höga kostnaderna som gäller vid drift av svenska fartyg har sin orsak bl. a. i sådana kostnader som sjöarbetsmarknadens parter själva råder över i sina avtalsförhandlingar.

Vid de överläggningar som jag har haft med parterna har jag inte kunnat finna någon samstämmig vilja hos parterna att vidtaga sådana förändringar i kollektivavtalen som innebär att sjöfartsnäringens kostnadsnivå långsiktigt kan sänkas. Då jag för egen del betraktar sådana förändringar som en nödvändig förutsättning för den svenska sjöfartsnäringens möjligheter att hävda sig i den internationella konkurrensen, har jag närmare övervägt i vad mån staten, utan att ingripa i parternas frihet att själva sluta avtal, kan underlätta för parterna att inom ramen för gällande säkerhetsbestämmelser enas om kostnadsavlastande åtgärder.

Jag har då funnit att den principiella utformningen av de skatteregler som omgärdar ombordanställda till vissa delar försvårar ett närmande mellan parterna. I det följande kommer jag därför att översiktligt redovisa förslag – om vilka jag har samrått med chefen för budgetdepartementet – till vissa ändringar av sjömansbeskattningen. Jag vill här nämna att ändringar nyligen föreslagits i fråga om sjömansbeskattning. I prop. 1981/82:197, som f. n. behandlas av riksdagen, föreslås nämligen att sjömansbeskattningen anpassas till de ändringar som innefattas i inkomstskattereformen. De ombordanställda skall alltså få del av marginalskalettnaderna men samtidigt få vidkännas de nya begränsningarna av underskottsavdragens skattemässiga värde. Vidare föreslås i nämnda proposition att de komponenter som ingår i

sjömansskatten ändras. Hit hör bl. a. värdet av fri kost som föreslås höjt från 535 kr. till 805 kr. per månad fr. o. m. den 1 januari 1983. De ändringar som jag nu avser är av sådan art att ytterligare överväganden behövs. Chefen för budgetdepartementet avser också att låta skyndsamt utreda bl. a. tekniska frågor i samband med de avsedda förändringarna av beskattningsvillkoren.

#### 4.2 Sammanläggning av olika inkomster vid beskattning

Som jag tidigare har påpekat är en ombordanställd inte skyldig att deklarerar den inkomst han haft från tjänstgöring ombord. Detta innebär att den ombordanställda under sin lediga tid kan ha inkomst från annat arbete på land eller till sjöss utan att dessa extra inkomster blir föremål för den skatteprogression som drabbar andra inkomsttagare. Bl. a. närsjöfartsutredningen pekar på detta och menar att det, med hänsyn till kraven om rättvisa och kontinuitet i beskattningen, är önskvärt att öka beskattningen av berörda inkomsttagares landinkomster. Utredningen anser att man tills vidare bör kunna acceptera en schablonmässig inpassning i marginalskatttabell ovanpå sjöinkomsten. Frågan var också föremål för diskussion i de samtal som generaldirektören Janérus hade med parterna i februari månad.

Endast ett fåtal remissinstanser har kommenterat närsjöfartsutredningens förslag i denna del. Bl. a. Svenska kommunförbundet anser det viktigt att landinkomster beläggs med ökat skatteuttag för den som åtnjuter sjömansskatt.

Efter samråd med chefen för budgetdepartementet vill jag anföra följande. Det finns enligt min mening flera skäl till varför sjömansskatten bör vara lägre än landskatten. I det sammanhanget vill jag då bl. a. peka på att ombordanställda inte på samma sätt som landanställda kan tillgodogöra sig olika samhällsliga förmåner och faciliteter. Det finns alltså, menar jag, goda skäl att även i framtiden bibehålla en särskild sjömansskatt. Däremot anser jag det bl. a. från rättvisesynpunkt inte riktigt att en sjöman betalar en lägre skatt på den eventuella inkomst han har på sin lediga tid. Så länge sjömän vistades huvuddelen av året ombord i fartyg var inte detta något större problem, eftersom möjligheterna att under ledig tid ha annan inkomst då var begränsade. I takt med att arbetsförhållandena till sjöss har ändrats dithän att sjömän anställda på svenska fartyg numera vistas ombord sammanlagt endast under ca halva året har möjligheterna till andra inkomster ökat, samtidigt som rättvisespekterna på beskattningen har accentuerats. De nuvarande förmånliga förhållandena framstår vid en jämförelse med de grundprinciper för beskattning som gäller för andra inkomsttagare enligt min mening som omotiverade.

Förutom denna principiella synpunkt menar jag att ett par praktiskt-ekonomiska skäl kan anföras för att vidta en ändring i detta hänseende. I den nuvarande ordningen finns otvivelaktigt ett incitament för den enskilde att

söka dela upp sitt arbete på både tjänstgöring ombord och på land för att därigenom dra nytta av den lägre skatt som följer med detta. Detta är naturligtvis till förfång både för sjöfartsnäringen och samhället som helhet, eftersom konsekvensen blir att de anställdas specialistkunskaper inte blir tagna i anspråk i den utsträckning som vore önskvärt. Systemet har i sig en tendens att öka bemanningsfaktorn vilket medför ökade kostnader för näringen.

Såväl principiella som praktiskt-ekonomiska skäl talar enligt min mening för att inkomsterna bör läggas samman vid beräkning av inkomstskatt. Ett sådant förfarande tillämpas efter vad jag har erfarit i övriga nordiska länder.

Nu är å andra sidan en sådan sammanläggning inte helt utan tekniska problem. Frågan måste därför utredas ytterligare. Det är emellertid angeläget att frågan löses så snart som möjligt. Chefen för budgetdepartementet avser också att låta utreda denna fråga och då i sådan tid att en proposition i ämnet helst kan föreläggas riksdagen under hösten 1982. De nya reglerna skulle då kunna tillämpas redan på 1983 års inkomster.

Samma principiella motiv som jag har anfört för att lägga samman sjö- och landinkomster äger giltighet också i fråga om beskattning av olika sjölöner som under en och samma tidsperiod erhållits från olika arbetsgivare. Jag har emellertid av chefen för budgetdepartementet erfart att en sammanläggning av olika sjölöner för beskattning är mera tekniskt komplicerad att genomföra och att de närmare förutsättningarna även för en sådan förändring kommer att utredas särskilt. Om en sådan omläggning är tekniskt genomförbar, räknar chefen för budgetdepartementet med att nya regler bör kunna börja tillämpas för inkomståret 1984.

### 4.3 Beskattning av kostersättning, fri kost och engångsbelopp

Som jag har framhållit i det föregående leder de skatteregler som f. n. gäller för sjömän till att extraarbete under ledig tid ger gynnsammare utfall för den beskattade, om arbetet utförs hos annan arbetsgivare än vad motsvarande arbetsinsats skulle ge hos den ordinarie arbetsgivaren. De nyss diskuterade förslagen om sammanläggning av olika inkomster skulle motverka denna effekt.

För att så långt som möjligt neutralisera de negativa verkningarna av det nuvarande skattesystemet, kommer jag i det följande att behandla ytterligare ett par ändringar av de villkor som gäller för beskattning av sjömän.

Allmänt gäller att sjömän när de vistas ombord har fri kost. Under ledigheter kan den i de normala ombordanställningsförhållandena fria kosten i regel ej erbjudas. Enligt avtal utgår därför kompensation för detta i form av en kostersättning som f. n. uppgår till ca 55 kr. per dag. Kostersättningen är till största delen skattefri eftersom värdet av fri kost

ingår i sjömansskattetabellerna. Effekten av detta blir att den kontanta nettobehållningen blir större vid ledighet än vid ombordarbete. Det kan inte uteslutas att kostersättningen i allt större utsträckning har kommit att ersätta kontant lön. Med hänsyn härtill framstår det som motiverat att kostersättningen som helhet betraktas som skattepliktig. För att uppnå en bättre neutralitet från nettolönesynpunkt mellan ledig tid och tid ombord bör kostersättningen därför i sin helhet bli föremål för beskattning under den anställdes lediga tid. Detsamma bör gälla sådan sedvanlig kontant ersättning för bostad som omnämns i andra stycket i anvisningarna till 2 § SjL. Jag vill emellertid nämna att fri logi ombord även i fortsättningen bör vara skattefri. Vidare bör av redaren utbetald kontant ersättning som har åtgått för bestridande av särskilda med anställningen ombord förenade kostnader liksom f. n. vara skattefria. Detta innebär att traktamenten som utbetalas i anslutning till sjömans resor vid avlösning eller traktamenten som utbetalas i samband med tjänsteförrättningar även i fortsättningen kommer att vara skattefria. Med hänsyn till de särskilda förhållanden som gäller vid ombordtjänstgöring bör kostuppräkningsen i sjömansskattetabellerna i stället kunna slopas.

De av mig förordade förändringarna av beskattningen av fri kost och kostersättning skulle i och för sig kunna genomföras utan ytterligare utredningsarbete. Då jag emellertid är angelägen om dels att ändrade beskattningsregler i dessa avseenden i princip inte skall leda till ekonomiska försämringar för de ombordanställda, dels att lön och ersättning som är hänförlig till arbete ombord skall ge en större nettoförtjänst än motsvarande förtjänst som är hänförlig till vistelse i land, är det lämpligt att även denna fråga ytterligare belyses. Detta bör ske i sådan tid att nya regler helst bör kunna tillämpas fr. o. m. inkomståret 1983.

Enligt avtal kan i vissa fall upplupen ledighet ersättas kontant, med s. k. vederlagsersättning. Härvid gäller särskilda regler för beskattningen som innebär att skatt i princip utgår efter den genomsnittliga skattesats som gäller för den ombordanställdes månadsinkomst den månad engångsbeloppet betalas ut. Regeln har tillkommit för att den som exempelvis avslutar sin anställning med ett betydande ledighetssaldo inte skall behöva drabbas av en inte avsedd progressivitet. F. n. gäller enligt sjömansskattenämndens anvisningar regeln att vissa engångsbelopp – semester- och vederlagsersättning – inte får betalas ut mer än en gång per år under löpande anställning.

De nuvarande reglerna för beskattning av engångsbelopp vållar särskilda bekymmer. Å ena sidan har det hävdats att reglerna inbjuder till missbruk i vissa fall, något som bl. a. sammanhänger med att man i dag kan få en hel del olika ersättningar behandlade enligt reglerna för engångsbelopp. Å andra sidan har det gjorts gällande att reglerna inte i tillräcklig omfattning tar hänsyn till de speciella förhållanden som gäller för ombordanställda. Det sistnämnda gäller bl. a. i fråga om semester- och vederlagsersättning liksom

retroaktiv lön. Även dessa problem bör lösas. I det sammanhanget anser jag det vara väsentligt att beskattningen av vissa engångsbelopp – semester- och vederlagsersättning och retroaktiv lön – utformas på ett sådant sätt att det överensstämmer med de allmänna utgångspunkter som jag tidigare har angivit för en reformering av sjömansbeskattningen. Ett sätt att åstadkomma detta är att angivna engångsbelopp beskattas efter en särskild – förmånlig – skattetabell.

Dessa frågor måste emellertid utredas ytterligare med sikte på att nya regler skall kunna tillämpas fr. o. m. inkomståret 1983.

## 5 Ekonomiskt stöd till sjöfarten

### 5.1 Allmänt

När de förändringar av villkoren för beskattning av ombordanställd personal som nu är planerade har blivit genomförda skapas förutsättningar för sjöarbetsmarknadens parter att åstadkomma kostnadsänkande åtgärder. Jag förutsätter att parterna kommer att vidta sådana åtgärder. Samtidigt är jag medveten om att en sådan anpassning kan ta viss tid. Med tanke på den svåra situation som näringen just nu befinner sig i, har jag därför övervägt övergångsvisa direkta statliga ekonomiska insatser, dels för att omedelbart förhindra en fortsatt decimering av den svenska handelsflottan, dels för att långsiktigt understödja framtidsinriktade investeringar i branschen.

Som jag tidigare har framhållit är bemanningskostnaderna den enda kostnadspost där det föreligger systematiska variationer mellan olika länders handelsflottor. I de skrivelser som avgivits dels av Sveriges redareförening, dels av de ombordanställdas organisationer finns stöd för denna uppfattning.

Redareföreningen föreslår att ombordanställda i fjärrfart med minst åtta månaders årlig ombordtid skall befrias från inkomstskatt på samma sätt som enligt den s. k. ettårsregeln som gäller för svenskar anställda i utlandet. Ombordanställda i närfart bör enligt redareföreningen ges reduktion på sjömansskatten enligt de principiella riktlinjer som lagts fram av den s. k. närsjöfartsutredningen. Redareföreningen anser också att arbetsgivaravgifterna bör slopas för samtliga ombordanställda.

De ombordanställdas organisationer anser för sin del att ett marginellt sysselsättningsstöd skall införas till de fartyg som arbetar i internationell konkurrens. Organisationerna redovisar två alternativa förslag. Det ena alternativet har formulerats så att staten skall betala 50 % av lönekostnaderna för de sysselsatta inom den översta tredjedelen av den internationellt konkurrensutsatta sjöfarten. Det andra alternativet innebär att staten skall betala 30 % av lönekostnaderna till rederier med 1 000 eller fler ombordanställda sysselsatta i fjärrfart, 20 % av lönekostnaderna till rederier med 500–1 000 ombordanställda sysselsatta i fjärrfart och 15 % av lönekostna-

derna till rederier med färre ombordanställda sysselsatta i fjärrfart samt till rederier med ombordanställda sysselsatta i närfart.

Med hänsyn till att bemanningskostnaderna är jämförelsevis höga inom den svenska sjöfarten och till att beskattningen är ett av de element i bemanningskostnaderna som staten har möjlighet att direkt påverka, har jag funnit det logiskt att diskutera statliga stödåtgärder till sjöfartsnäringen med utgångspunkt från sjömansskatten.

## 5.2 Närsjöfartsutredningens förslag till ändrad sjömansbeskattning m. m.

Närsjöfartsutredningen har i sitt betänkande föreslagit en förändring av sjömansskatten. Utredaren menar att långvarig tjänstgöring ombord i skattehänseende i princip bör jämföras med de villkor som gäller för utlandstjänstgöring. I konsekvens härmed föreslår utredaren att från skattskyldighet undantages avlöning eller annan därmed jämförlig förmån på grund av anställning ombord på svenskt fartyg i fjärrfart eller närfart under förutsättning att anställningen varar minst tio månader per tolv månadersperiod.

För ombordtjänstgöring mellan nio och tio månader bör enligt utredaren 25 % av nuvarande skatter uttagas, mellan åtta och nio månader 50 %, mellan sju och åtta månader 75 % och för kortare ombordtjänstgöring 100 %. Utredaren anser att den praktiska utformningen av den föreslagna ordningen bör ske i nära kontakt med såväl skattemyndigheter som arbetsmarknadens parter.

Även Sveriges redareförening har i en skrivelse till kommunikationsdepartementet (se bilaga 1) redovisat ett förslag till sjömansskattereduktion i huvudsaklig överensstämmelse med närsjöfartsutredningens förslag. För ombordanställda i fjärrfart föreslår redareföreningen att gränsen för befrielse från inkomstskatt skall sättas vid minst åtta månaders ombordtid och utan någon möjlighet till särskild avtrappning.

Den s. k. ettårsregeln – som utredaren haft som utgångspunkt för sitt skatteförslag – innebär att en person enligt kommunalskattelagen (1928:370), KL, trots att han anses bosatt i Sverige är frikallad från skattskyldighet i Sverige för avlöning som han fått under anställning och vistelse i utlandet som varat minst ett år eller som på grund av anställningsavtal kan antas komma att vara minst ett år.

Lönen kan ha utbetalats från Sverige eller från utlandet. Bestämmelsen skall emellertid inte tillämpas på lön från anställning hos svenska staten, hos svensk kommun eller ombord på svenskt fartyg. Utredaren redovisar att ett av motiven för ettårsregeln är att i vissa fall undvika processer om bosättnings- och hemvistbegreppet. Ett annat motiv är att anställningsinkomst enligt dubbelbeskattningsavtal skall beskattas i det land där arbetet utförs. Undantagsregeln för lön från anställning ombord på svenskt fartyg beror på att Sverige i regel i dubbelbeskattningsavtal bibehåller beskattnings-

rätten till sådana löner som utbetalas av rederiföretag. Utredaren konstaterar att ettårsregeln tillämpas även om den skattskyldige under utlandsvistelsen gjort korta tillfälliga besök i Sverige.

Flertalet remissinstanser har helt avvisat eller från olika utgångspunkter ställt sig principiellt tveksamma till utredarens förslag. I många remissyttranden framhålls risken för spridningseffekter till andra näringar. Riksrevisionsverket (RRV) uttalar t. ex. att skäl för skattenedsättning kan åberopas av vilken konkurrensutsatt näring som helst. Andra som t. ex. Landsorganisationen i Sverige (LO) och Svenska sjöfolksförbundet ser utredarens förslag som en klar avvikelse från skattesystemets grundläggande principer. Såväl LO som Svenska sjöfolksförbundet pekar också på de kopplingar som finns mellan nuvarande bruttolönesystem och de anställdas sociala skydd, sjukersättning och pensionsförmåner. En del remissinstanser har grundat sin negativa eller avvaktande inställning på att en skattelättnad skulle kunna verka konkurrenssnedvridande gentemot landtransportmedlen. Sådana synpunkter framförs av bl. a. statens järnvägar, transportrådet samt länsstyrelserna i Östergötlands och Malmöhus län.

En annan kritisk synpunkt som förts fram i flera remissyttranden mot utredarens förslag avser kontrollaspekten. Bl. a. riksskatteverket (RSV), Svenska sjöfolksförbundet och Svenska maskinbefälsförbundet pekar på svårigheterna att kontrollera sådana förhållanden som tjänstgöringsperiodernas längd. Såväl RSV och Svenska sjöfolksförbundet riktar i det sammanhanget särskild uppmärksamhet på problem som uppstår vid beräkning av tjänstgöringstid ombord på färjor. RSV framhåller att personalen på färjorna arbetar efter avlösningssystem enligt vilka tjänstgöringstiden ombord t. ex. uppgår till 6–10 timmar per dag i en vecka. Därefter följer en veckas ledighet. Manskaper har ofta inte hytt ombord utan får sin dygnsvila i bostaden. RSV pekar vidare på att en stor del av besättningen ombord på färjor är intendenturpersonal och inte sjömän i vanlig bemärkelse. Enligt RSV kan inte de motiv som utgör grund för ettårsregeln tas till intäkt för en motsvarande regel för färjepersonalen. RSV pekar också på problemet, som inte bara gäller färjetrafiken, att kontrollera hur lång tid en sjöman verkligen vistas ombord. RSV anser vidare att förslaget medför en väsentlig förändring av systemet för redovisning av sjömansskatt. Misstag av redare vid redovisning av anställningstid ombord kan få betydelsefulla konsekvenser. Enligt RSV är kontrollmöjligheterna för sjömansskattekontoret i detta avseende ytterst begränsade, i synnerhet beträffande anställda för vilka arbetstidsjournal inte behöver föras exempelvis befälhavare, maskinchefer och seglande partredare.

RSV erinrar om att en arbetsgrupp inom brottsförebyggande rådet (BRÅ) i en promemoria (PM 1980:3) Utlandsbeskattning, har behandlat bl. a. den s. k. ettårsregeln. I promemorian har föreslagits vissa skärpningar av regeln mot bakgrund av de erfarenheter som har vunnits genom dess hittillsvarande tillämpning. Vidare har frågan om beskattning av ombordanställdas inkomst

enligt ettårsregeln tagits upp. F. n. gäller att inkomst av anställning ombord på utländska – men inte på svenska – fartyg omfattas av skattefriheten. Sverige har i detta avseende en liberalare regel än Norge och Danmark, som inte tillåter skattefrihet enligt ettårsregeln vid arbete på utländskt fartyg. Arbetsgruppen har ansett, bl. a. med hänsyn till utflaggningen av svenska fartyg som har ägt rum sedan regelns tillkomst, att denna skillnad i beskattningshänseende mellan anställning på utländskt och svenskt fartyg inte längre är motiverad. Gruppen har därför föreslagit att ettårsregeln inte längre skall omfatta ombordanställda på utländska fartyg.

Utöver de synpunkter som ovan redovisats kan nämnas att riksbanken ifrågasätter om utredarens förslag ger avsedd effekt. Det som närmast kan förväntas så snart en skattesubvention ges är enligt riksbanken att en process följer som mer eller mindre "äter upp" skattesubventionen. Vidare pekar Svenska maskinbefälsförbundet på att om utredarens förslag om skattebefrielse skulle få avsedd effekt dvs. förlängda tjänstgöringsperioder, detta innebär en ökad arbetslöshet bland sjöfolk.

Även om utredarens förslag genomgående fått ett negativt mottagande av remissinstanserna, finns det ett flertal som ställt sig bakom det generella syftet med den föreslagna skattereduktionen. Sveriges redareförening har t.ex. förordat ett förslag som bygger på samma grundprinciper som utredarens. Sjöfartsverket, nämnden för fartygskreditgarantier och de ombordanställdas organisationer uttalar sig t. ex. för åtgärder som utjämnar driftkostnadsskillnaderna mellan fartyg under svensk och fartyg under utländsk flagg. Även statens länenämnd för den mindre skeppsfarten anser det angeläget att åtgärder vidtas som syftar till att sänka rederiernas driftkostnader. Länenämnden framhåller att ett system med innehållen sjömansskatt i huvudsaklig överensstämmelse med sjöfartspolitiska utredningens förslag i Ds K 1979:2 är att föredra framför utredarens förslag.

I de överläggningar som fördes mellan sjöarbetsmarknadens parter och generaldirektören Kaj Janérus kunde man enas om ett förslag som innebär en rätt för rederierna att innehålla viss del av sjömansskatt ut på bordet. Ett förslag med samma principiella innebörd har tidigare presenterats i sjöfartspolitiska utredningens delbetänkande (Ds K 1979:2).

För egen del vill jag anföra följande.

Det är otvetydigt så att beskattningen av de ombordanställda utgör en av de viktigaste orsakerna till de svenska rederiernas kostnadssituation. Vid en internationell jämförelse, särskilt med bekvämlighetsflaggländerna men även med traditionella sjöfartsländer, framstår den svenska sjömansskatten som ett väsentligt handikapp i konkurrenshänseende.

Sjömansskatten inbringår årligen ca 340 milj. kr. till staten. Av detta belopp utbetalas till kommuner och landstingskommuner 75 % av den sjömansskatt som har erlagts av sjömän bosatta inom kommunen respektive landstingskommunen.

En väsentlig sänkning av svensk sjömansskatt och därmed följande lägre bruttolöner skulle naturligtvis utgöra ett värdefullt och kanske avgörande bidrag för att förbättra svensk sjöfarts konkurrenskraft. Mot en sänkning av själva sjömansskatten talar dock några skäl. Sjömansskatten står i viss relation till den vanliga inkomstskatten. De ändringar som har vidtagits i fråga om inkomstskattens nivå har regelmässigt följts upp beträffande sjömansskatten. Vid sjömansskattens tillkomst poängterades att viss hänsyn skulle tas till de speciella förhållanden under vilka sjömännen lever men att nivån i stort sett skulle motsvara den vanliga inkomstskattens. En radikal sänkning av sjömansskatten skulle sålunda rubba den balans som är avsedd att råda mellan sjömansskatt och inkomstskatt för landanställda.

Som framgår av remissyttrandena över närsjöfartsutredningens förslag om en reduktion av sjömansskatten efter vissa regler, är det ett stort antal instanser som utifrån olika utgångspunkter ställt sig negativa till förslaget. RSV har bland annat betonat kontrollsvårigheterna och de särskilda problemen som gäller anställda i färjetrafik och för vissa befattningshavare inom handelsflottan. De ombordanställdas organisationer har dessutom i sina yttranden pekat på den koppling som finns mellan den anställdes sociala skydd, sjuk- och pensionsförmåner och nuvarande bruttolönesystem.

Det finns också anledning att erinra om de grundläggande motiven för den s. k. ettårsregeln. Den principiella bakgrunden till ettårsregeln är således att enligt internationella regler beskattas löner i det land där arbetet utförs. Avsikten med regeln är att undvika dubbelbeskattning och den grundläggande förutsättningen är att inkomsterna blir skattefria i Sverige därför att de beskattas i annat land. Utredningens förslag har inte alls denna bakgrund utan innebär att inkomster ombord på svenska fartyg blir helt eller delvis skattefria. De invändningar mot förslaget som bl. a. anförts från RSV och de ombordanställdas organisationer har enligt min mening en sådan tyngd från principiell och praktisk synpunkt att utredarens förslag bör föras bort från vidare överväganden.

När det däremot gäller det förslag som parterna kunde enas om vid samtalen med generaldirektören Kaj Janérus och som också förordats av statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten, nämligen att ge rederierna rätt att innehålla viss del av sjömansskatteuppbörden, kan enligt min mening motsvarande principiella invändningar inte resas. Förslaget har bl. a. den fördelen att den anställde bibehåller sin fulla bruttolön. Detta är väsentligt bl. a. med tanke på att socialförsäkringssystemet i så hög grad är baserat på bruttolönen och inte på nettolönen.

Vid mina överväganden har jag funnit att en övergångsvis statlig ekonomisk insats till sjöfartsnäringen lämpligen kan utformas med utgångspunkt från detta förslag.

### 5.3 Stödets utformning

Stödet bör utformas så att det främjar sjöfart under svensk flagg. Endast sjömansskatt hänförlig till anställning ombord på fartyg som är registrerade i Sverige bör därför berättiga till stöd. Regeringen eller den myndighet som regeringen beslutar bör kunna medge undantag från denna regel i de fall ett svenskt rederi hyr in ett utländskt fartyg på bare-boat-villkor.

Stödet bör vidare konstrueras så att den redare som enligt 14 § lagen (1958:295) om sjömansskatt har att inbetala och redovisa sjömansskatt, under vissa förutsättningar skall kunna erhålla ett stöd som motsvarar viss del av den inbetalda skatten. Sådan inlevererad sjömansskatt som är hänförlig till svenskt fartyg som är inhyrt på bare-boat-villkor av t. ex. ett driftbolag bör dock kunna läggas till grund för att beräkna stöd till den som äger fartyget. Sådan sjömansskatt som är hänförlig till statlig lönegaranti i samband med konkurser skall inte kunna läggas till grund för 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. Närsjöfartsutredaren har för sin del föreslagit att seglande delägare skall ges möjlighet att beskattas enligt sjömansskatteskalorna för den del av inkomsten som är hänförlig till arbete ombord. Då en hel del kritiska synpunkter på förslaget har framkommit vid remissbehandlingen, vill jag f. n. inte ta slutlig ställning till det förslaget. För att ändå möjliggöra ett stöd till partrederier med seglande delägare enligt de riktlinjer som jag nu har redovisat, anser jag att hänsyn bör tas till att seglande delägare inte betalar sjömansskatt när stöd till sådana partrederier skall beräknas. Utgångspunkten bör härvid vara att i första hand försöka beräkna vad de seglande delägarna skulle ha erlagt i sjömansskatt om de hade varit anställda i rederiet. Tillämpningen av denna princip bör ske med stor hänsyn till stödberäkningar för liknande fartyg med anställd personal.

Chefen för budgetdepartementet och jag har haft samråd om den lämpliga tekniken för att överföra stödet till rederierna. En möjlighet är – som sjöfartspolitiska utredningen har förordat (Ds K 1979:2) – att rederierna vid inbetalning av innehållen skatt kvittningsvis får avräkna det stöd som hänför sig till avräkningsperioden och att stödet betraktas som skattepliktig intäkt. Denna teknik har emellertid nackdelar. Om rederierna inte levererar in hela sjömanskatteuppbörden kan inte kommuner och landstingskommuner erhålla sin del av sjömansskatten med mindre särskilda lösningar tillgrips.

En annan viktig aspekt är hur ett statligt stöd till sjöfartsnäringen bäst utformas för att skapa en önskvärd stimulans och möjliggöra vidareutveckling av branschen. Den modell som förordats av sjöfartspolitiska utredningen

är visserligen enkel till sin konstruktion, men har samtidigt den enligt min mening uppenbara nackdelen att inga garantier ges för att det statliga stödet verkligen får åsyftad effekt. Man kan inte utesluta att om stödet överförs till rederierna på det sätt som sjöfartspolitiska utredningen har förordat det kan komma att användas för ändamål som ligger vid sidan av den svenska rederirörelsen. Bl. a. dessa synpunkter har lett mig fram till uppfattningen att stödet bör överföras till rederierna över ett särskilt förslagsanslag på statsbudgeten.

Stödet bör för enkelhetens skull grundas på vad som har inbetalts i sjömansskatt under ordinarie inbetalningsperiod. Eventuella jämkningar eller annat som påverkar den slutliga skatten bör inte påverka stödets storlek.

Jag övergår nu till att behandla frågan om vilka allmänna villkor som enligt min mening bör gälla för att ett rederi skall kunna erhålla stöd.

Jag vill då erinra om att min grundinställning är att det är sjöarbetsmarknadens parter som själva måste bära ansvaret för att svensk sjöfartsnäring långsiktigt kan anpassa kostnaderna till en internationellt sett konkurrenskraftig nivå. För att underlätta en sådan anpassning har jag förordat att en del förändringar vidtas av de villkor som gäller för ombordanställdas beskattning.

Jag utgår naturligtvis från att parterna utifrån dessa nya förutsättningar skall kunna enas om åtgärder som sänker kostnaderna för att driva fartyg under svensk flagg. Såväl arbetsgivar- som arbetstagersidan har vid samtal med mig förklarat sig beredda att söka åstadkomma sådana lösningar. Jag är klar över att parterna kan behöva viss tid för att utifrån de nya förutsättningarna utforma överenskommelser och praxis som långsiktigt kan förstärka näringens konkurrenskraft. Oaktat detta anser jag att det är nödvändigt – för att ett rederi skall kunna erhålla stöd – att rederiet i samband med ansökan härom dokumenterar genomförda rationaliseringsåtgärder eller lägger fram en plan över sådana åtgärder. Om rederiet inte kan påvisa genomförda rationaliseringar eller om det skulle visa sig att uppgjorda rationaliseringsplaner inte följs, bör rederiet kunna förvägras stöd.

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

När det gäller att avväga stödets storlek har jag som utgångspunkter haft dels den totala kostnadsdifferens som finns mellan svenska och utländska fartyg, dels de möjligheter som sjöarbetsmarknadens parter har att själva åstadkomma en kostnadsanpassning. Jag har därvid funnit att stödet under det första kvalifikationsåret i normalfallet skall kunna uppgå till högst 75 % av vad rederiet levererat in till staten i sjömansskatt.

Från denna huvudregel vill jag emellertid förorda att två undantag görs. Det gäller dels sådana fartyg som har särskild betydelse från beredskapssynpunkt, för vilka jag föreslår ett något högre stöd, dels passagerarfartyg och

kombinerade passagerar- och lastfartyg, för vilka jag föreslår ett något lägre stöd.

Såväl när sjöfartsutredningen som tidigare den sjöfartspolitiska utredningen har betonat försörjningsberedskapsaspekternas betydelse när det gäller frågor om den svenska sjöfartsnärings framtid. Sjöfartspolitiska utredningen fann vid sin analys av handelsflottans storlek och sammansättning med hänsyn till försörjningsberedskapen att bristen på i första hand mindre fartyg var framträdande. Utredningen ansåg att för att Sverige skall klara sina sjötransportbehov under kris och krig krävs ett tillskott av tonnage lämpligt för kustsjöfart. När sjöfartsutredningen har för sin del framhållit att den för kustsjöfart lämpliga delen av handelsflottan nu är så starkt reducerad att man från försörjningsberedskapssynpunkt inte bör tillåta en fortsatt krympning. Flera remissinstanser har vitsordat denna bedömning.

Med hänsyn till önskvärdheten av att i särskild grad värna om sådant tonnage som är lämpligt för kustsjöfart, föreslår jag att det för sådana fartyg skall vara möjligt att under det första kvalifikationsåret medge stöd med upp till 100 % av den inlevererade sjömansskatten.

Jag är medveten om att det kan vara förenat med svårigheter att närmare definiera dessa fartyg. Som allmänna riktlinjer bör dock gälla att det förhöjda stödet skall avse lastfartyg vars storlek inte bör överstiga 10 000 ton dw. Fartygens huvudsakliga fartområde bör vara i Nordeuropa. Härutöver bör gälla att fartygen är lämpliga för trafik i svenska farvatten även vintertid. Detta kan lämpligen tillgodoses genom att fartygen uppfyller vissa krav i fråga om isvärdighet. Jag anser att följande isvärdighetskrav kan tjäna till ledning vid bedömningen huruvida högre stöd skall kunna utgå. För fartyg upp till 1 300 ton dw bör inga särskilda krav om isvärdighet ställas. Fartyg i intervallet 1 300–4 000 ton dw bör vara lämpade för gång i is (isklass IC eller II). I intervallet 4 000–10 000 ton dw bör isklass 1A gälla.

För att undvika att snarlika fartyg behandlas olika och för att förebygga andra icke avsedda effekter bör dessa kriterier kunna tillämpas med flexibilitet. Jag menar t. ex. att fartyg som ligger något över de av mig angivna tonnagegränserna skall kunna erhålla förhöjt stöd om de i övrigt uppfyller den kustsjöfartsprofil som jag har angivit. Detsamma bör gälla sådana fartyg som på viss tid är sysselsatta i fartområden utanför Nordeuropa.

Jag har i det föregående pekat på att svenska färje- och passagerarrederier under senare år har förlorat betydande marknadsandelar främst till rederier i grannländerna. Detta kan på sikt medföra negativa konsekvenser för Sveriges transportförsörjning i närområdet. Denna trafik har också förhållandevis stor betydelse för de ombordanställdas sysselsättning. Trots detta finns inom denna speciella sektor av sjöfarten ett par omständigheter som enligt min mening motiverar ett något lägre stöd än i fråga om övriga fartyg.

Den försäljnings- och restaurationsverksamhet som bedrivs ombord på

dessa fartyg sker i viss mån i konkurrens med liknande landbaserad verksamhet. Avvägningen mellan å ena sidan sjöfartens internationella konkurrenssituation och å andra sidan den konkurrenssituation som föreligger mellan färjetrafiken och landbaserade rörelseidkare motiverar, menar jag, ett något lägre stöd till dessa fartyg. I sammanhanget må erinras om det indirekta stöd som passagerartrafiken får genom den skattefria försäljning som ofta sker ombord.

Jag vill också peka på att det i allmänhet föreligger en viss skillnad i de konkurrensvillkor som färjetrafiken i det svenska närområdet arbetar under jämfört med t. ex. fartyg i fjärrtrafik. I det förstnämnda fallet utgörs konkurrensen i huvudsak av färjor under annan nordisk flagg vilka, när det gäller bemanningskostnader, inte kan jämföras med t. ex. de bekvämlighetsflaggade fartygen som i övrigt ofta konkurrerar med svenska fartyg. Mot bakgrund av de här anförda skälen anser jag att stödet till passagerarfartyg och kombinerade passagerar- och lastfartyg under det första kvalifikationsåret skall kunna utgå med högst 50 % av inlevererad sjömansskatt.

Som jag tidigare har nämnt bör stödet grundas på sjömansskatteinbetalningar under fem kvalifikationsår med en successiv avtrappning under perioden. Stödets storlek under de fem kvalifikationsåren 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

De av mig förordade differentieringarna av stödets omfattning förutsätter att sjömansskatten kan redovisas fartyg för fartyg. Jag har försäkrat mig om att en sådan redovisning är möjlig att åstadkomma. Visserligen kan den retroaktiva tillämpningen under inkomståret 1982 i vissa fall bli ett problem, eftersom några rederier redovisar skatt för hemmavarande personal i en klump. I dessa fall menar jag att en schablonmässig fördelning kan accepteras.

Jag övergår nu till att redogöra för de närmare förutsättningar som bör gälla för att ett rederi skall kunna erhålla stöd.

För att det skall vara motiverat för de ombordanställda och deras organisationer att dessa skall medverka till produktivets- och effektivitets-höjande åtgärder, och för att det skall vara befogat för staten att stödja sjöfartsnäringen ekonomiskt måste rederierna om möjligt expandera sin verksamhet med svenska fartyg. Företrädare för de större svenska rederierna har vid samtal med mig försäkrat att de är beredda att utvidga sina svensklagade flottor under förutsättning att sådana åtgärder vidtas att driftkostnaderna kan sänkas.

Jag 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. I det följande lämnar jag ett förslag till hur stödet bör kunna disponeras.

Utgångspunkten är att det maximala bidrag som ett enskilt rederi kan erhålla skall baseras på erlagd sjömansskatt under inkomståren 1982, t. o. m. 1986.

Det konsoliderande syftet med stödet anser jag kan 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 i 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 aktieägarettillskott. 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 deklarerationer – 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.

Med denna konsoliderande inriktning av stödet kan rederier med lönsamhetsproblem få möjlighet att driva verksamheten vidare. I detta fall

bör stödet baseras på resultat för räkenskapsår som börjar under åren 1982 t. o. m. 1986.

Stödets expansiva syfte anser jag kan tillgodoses på följande sätt. Sådana rederier som redovisar ett nollresultat – och då inkluderar jag 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. Resultatet skall således då ha belastats med avskrivningar enligt plan och extraordinära kostnader och intäkter men ej vara påverkat av t. ex. koncernbidrag och aktieägartillskott. 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 gälla att rederiets eller partdelägarens samlade tillgångar i fartyg skall öka genom investeringen. Som ett lämpligt mått på vad som avses med tillgångar i fartyg kan enligt min mening en beräkning av det samlade restvärdet efter avskrivningar enligt plan av rederirörelsens fartyg användas. Härvid bör gälla att detta restvärde efter avskrivningar enligt plan skall vara större efter investeringen än dels ett år före investeringen, dels enligt senast fastställda balansräkning före den 1 maj 1982. Tidpunkten för när investeringen skall anses vara genomförd bör vara leveransdagen eller den tidpunkt när investeringen är färdig att tas i bruk. Investeringen skall kunna avse såväl nya fartyg som andrahandsfartyg där kontrakt tecknas efter den 1 maj 1982 och där leverans sker under räkenskapsår som slutar senast under år 1992. Sådana investeringar i befintligt tonnage, som höjer värdet på fartyget så att den beskrivna höjningen av restvärdet efter avskrivningar enligt plan uppnås skall också kunna berättiga till stöd.

För investeringar i partdelägda fartyg bör stöd dock inte kunna utgå för att öka andelsinnehavet i sådana fartyg där partdelägaren redan har andelar.

För den del av Rederi AB Gotlands verksamhet som omfattas av det särskilda avtalet mellan staten och rederiet bör 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.

I sammanhanget vill jag erinra om de principiella synpunkter som framfördes i prop. 1979/80:165 om vissa varvsfrågor m. m. och prop. 1979/80:166 om sjöfartspolitiken m. m. om önskvärheten av att den svenska rederinäringens beställningar sker vid svenska varv. Genom de varvspolitiska beslut som riksdagen har fattat ges de svenska varven möjligheter att på likvärdiga villkor som utländska varv konkurrera om fartygsorder.

Med den expansiva inriktning av stödet till den svenska rederinäringen som jag nu har föreslagit ges bättre möjligheter också för de svenska varven

att erhålla nya fartygsorder. Jag 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 detta beslut betonades att ett stöd direkt till varven skulle medge att varven bättre skulle kunna anpassa sina offertvillkor till den rådande konkurrensen för varje enskild order.

Med hänsyn till de svenska varvens goda möjligheter att tillverka olika typer av fartyg bör det därför finnas bra förutsättningar för svenska rederier att i större utsträckning beställa nya fartyg vid svenska varv.

I syfte att kunna utjämna de stora svängningar som ofta förekommer på olika fraktmarknader och i syfte att så långt som möjligt undvika investeringar som inte enbart grundas på marknadsbedömningar, anser jag att ett rederi bör ha rätt att, på de grunder som jag här har angivit, ta stödet i anspråk under fem år efter det att sjömansskatt levererats in till staten.

Stödet bör kunna börja utbetalas under år 1983, vilket innebär att sjömansskatt som inlevererats under år 1982 utgör underlag för beräkning av det första årets stöd. Jag har för avsikt att återkomma när det gäller anslagsfrågan. Jag beräknar att stödet under det första kvalifikationsåret maximalt kommer att uppgå till ca 250 milj. kr.

Beslut om stöd bör enligt min mening fattas av en särskild nämnd med högst sju ledamöter med suppleanter för dessa som utses av regeringen. I nämnden bör ingå en representant för arbetsgivarsidan och en representant för arbetstagersidan. Övriga ledamöter i nämnden bör representera expertkunskap inom skilda delar av nämndens verksamhetsområde. Den nya nämnden bör kunna utnyttja samma kansli som lånenämnden för den mindre skeppsfarten och kostnaderna för nämndens verksamhet bör belasta lånenämndens budget. Jag beräknar de tillkommande kostnaderna under det första verksamhetsåret till ca 300 000 kr. För att möjliggöra för rederierna att reservera för stöd i boksluten bör nämnden kunna ge förhandsbesked. Jag räknar med att nämnden skall kunna inrättas under hösten 1982 så att den i god tid hinner utfärda erforderliga tillämpningsanvisningar.

## 6 Överlåtelse av fartyg och utlandsetablering

De förslag till åtgärder som jag nu har presenterat syftar alla till att bibehålla och expandera den svenska sjöfartsnäringen. I detta sammanhang finner jag det lämpligt att också behandla frågan om svenska rederiers investeringar i utlandet.

Utlandsinvesteringar i rederiverksamhet kan i princip ske på två olika sätt dels genom fartygsöverlåtelse till utlandet med bevarat svenskt driftsinflytande, dels direkt rederiinvestering i utlandet utan överlåtelse av svenskt fartyg. Den direkta investeringen kan i sin tur ske antingen genom utförsel av valuta från Sverige eller genom upplåning i utlandet. Med direkt

investering" avses att investeraren aktivt kontrollerar att investeringen sker i syfte att utöva ett faktiskt inflytande över investeringen. Föreligger inget sådant syfte utan investeringen sker enbart i placerings syfte används uttrycket "portföljinvestering".

Alla utlandsinvesteringar prövas av riksbanken inom den ram som anges av valutalagen (1939:350) och Sveriges förpliktelser inom OECD. Enligt åtagandena inom OECD får medlemsland inte förhindra att direkt investering i utlandet kommer till stånd. Däremot är det möjligt att till ett tillstånd till direktinvestering knyta villkor. Villkoren måste självfallet vara uttryck för en lojal tillämpning av åtagandena enligt OECD:s s. k. kapitalliberaliseringsstadga.

Enligt lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg erfordras tillstånd till överlåtelse av fartyg till utlandet om fartyget genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Tillståndskravet omfattar således även överlåtelse med bevarat svenskt driftsinflytande t. ex. till utländskt dotterbolag, s. k. utflaggning. Vid prövning av fråga om tillstånd skall särskilt beaktas hur denna påverkar effektivitet och sysselsättning inom sjöfartsnäringen och de ombordanställdas förhållanden. Tillstånd skall ej lämnas, om det strider mot väsentligt allmänt intresse att fartyget upphör att vara svenskt. I den sjöfartspolitiska propositionen (1979/80:166) framhöll föredraganden att tillståndslagen var en avgörande förutsättning för insyn i de svenska rederiernas försäljningar till utlandet. Vidare bedömdes att lagen kunde användas som instrument för att uppnå de sjöfartspolitiska målen.

Ärenden om direkt investering i utlandet utan samband med överlåtelse av svenskt fartyg prövas av riksbanken mot bakgrund av överlåtelsens konsekvenser från valutaregleringssynpunkt. Vid sin prövning undersöker riksbanken om investeringen är "direkt" eller om det är fråga om en "portföljinvestering". Bankens prövning inriktas också på att undersöka om investeringen bevarar sin karaktär av att vara direkt under hela sin livslängd. I samband med tillstånd föreskriver riksbanken villkor bl. a. av innebörd att avkastning utöver normal fondering skall tas hem till Sverige. Härvid gör riksbanken ingen skillnad mellan traditionellt sjöfartsland och land som tillhandahåller s. k. bekvämlighetsflagg.

Enligt min mening är det i vissa fall i princip ingen avgörande skillnad mellan ett svenskt rederis utlandsetablering genom fartygsförsäljning till dotterbolag och ett rederis kapitalutförsel till dotterbolag i utlandet. Båda transaktionerna kan ha stor betydelse för det svenska företags fortsatta verksamhet. Den svenska sjöfartsnäringen kan avtappas såväl genom omfattande fartygsförsäljningar till dotterbolag i utlandet som genom att de svenska rederierna försäljer fartyg till helt utomstående köpare i utlandet – dvs. inget bevarat driftsinflytande över fartyget – och därefter investerar den vid försäljningen erhållna köpeskillingen i dotterbolag i utlandet. Resultatet i båda fallen blir att verksamheten i Sverige krymper och verksamheten i utlandet expanderar.

Jag har i detta sammanhang övervägt om rederiernas utlandsetableringar bör bli föremål för en vidare prövning än f. n. För en sådan förändring talar bl. a. att den s. k. flagglagen endast omfattar export av fartyg men inte kapitalexport. Samtidigt kan emellertid en sådan vidgad prövning medföra omotiverade ingrepp i rederiernas kommersiella överväganden, vilket också kan vara till förfång för svensk sjöfart.

Ett förverkligande av de åtgärder som jag i det föregående har presenterat bedömer jag kommer att få betydelsefulla effekter avseende den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Det kan dock inte helt uteslutas att det även i framtiden kan komma att vara svårt att konkurrera på den internationella marknaden med svenskflaggat tonnage av vissa speciella typer. Som exempel kan nämnas visst tank- och bulktonnage. Under framför allt andra hälften av 1970-talet avyttrades stora mängder sådana fartyg till utländska konkurrenter eftersom fartygens driftkostnader var alltför höga under svensk flagg. De utländska konkurrenterna fick på så sätt tillgång till modernt tonnage till låga priser. Man bör i sådant läge, enligt min mening, inte utesluta att en utlandsregistrering med bibehållit ägarinflytande kan vara en ur svensk synpunkt bättre åtgärd än att avyttra fartygen till utländska konkurrerande rederier.

Skulle det emellertid visa sig att rederiernas utlandsetableringar får en inriktning som medför att allt större del av rederiernas verksamhet flyttas utomlands på bekostnad av den svenska handelsflottan, måste jag ompröva mitt ställningstagande i detta avseende. Jag är inte främmande för att vid behov föreslå regeringen att föreslå riksdagen en lagstiftning som möjliggör en mera heltäckande prövning av rederiernas utlandsinvesteringar.

Enligt riksdagsbeslut gäller lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg till och med utgången av år 1983.

Som jag har nämnt finns det enligt min mening skäl att pröva rederiers etableringar i utlandet på likartade grunder oberoende av om det är fråga om etableringar genom utförsel av fartyg eller annat kapital. Den s. k. flagglagen bör därför ersättas med en lag som gör prövningen av utlandsetablering genom utförsel av fartyg jämförbar med den praxis som riksbanken tillämpar i fråga om s. k. direktinvesteringar.

I ett avseende bör emellertid en ny lagstiftning på detta område medföra en mera rigorös prövning. Det gäller försäljning av sådana fartyg som enligt mitt förslag i det föregående kommer att erhålla statligt stöd i samband med investeringen. Vid prövning av sådana försäljningar bör beaktas om försäljningsvillkoren är sådana att det kan ifrågasättas om det statliga stödet kommer ett utländskt rederi till godo. Detta skulle kunna bli fallet om t. ex. försäljningspriset är lägre än det rådande marknadspriset.

## 7 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen  
*dels*

1. bereder riksdagen tillfälle att ta del av vad jag har anfört om planerade ändringar av sjömansbeskattningen,

*dels* föreslår riksdagen att

2. godkänna att stöd ges svenska rederier i enlighet med de riktlinjer som jag har förordat,
3. godkänna att en särskild nämnd inrättas i enlighet med vad jag har förordat.

Ärendet bör behandlas under innevarande riksmöte.

## 8 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

**Sveriges redareförenings förslag till åtgärdsprogram****1982-01-29**

Herr

Statsrådet och Chefen för kommunikationsdepartementet

Sveriges Redareförening får härmed anföra följande.

Den 18 september 1981 inleddes på Ert initiativ gemensamma överläggningar mellan Er och oss samt Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Fartygsbefälsförening angående frågan om vilka åtgärder som måste vidtas för att trygga den svenska handelsflottans fortsatta existens. Vid dessa överläggningar framhöll Ni bland annat att statsmakternas möjligheter att medverka med åtgärder till stöd för den svenska handelsflottan är beroende av i vilken utsträckning de närmast berörda arbetsmarknadsparterna har en gemensam uppfattning om vari de avgörande problemen består och hur dessa problem bäst kan lösas.

Vi har tagit fasta på vad Ni framhöll. Därför har vi också tagit initiativ till och aktivt medverkat i överläggningar med de tre nämnda fackliga organisationerna för att komma fram till ett för oss gemensamt förslag till åtgärdsprogram. Vid dessa överläggningar har vi funnit en enighet om att det under nuvarande förutsättningar inte går att bibehålla den svenska handelsflottan i sin nuvarande omfattning och att det är nödvändigt att vidta åtgärder för att åter kunna göra den svenska handelsflottan tillräckligt konkurrenskraftig.

Vi och våra ombordanställdas fackliga organisationer är ense om att Sverige behöver en handelsflotta både av samhällsekonomiska skäl och av rena beredskapsskäl. Det tycks också föreligga enighet mellan oss om att det på sikt inte går att bibehålla en tillräckligt stor svensk handelsflotta om inte kostnaderna för att driva fartyg under svensk flagg kan sänkas väsentligt.

Det sistnämnda har vi uppfattat så att de fackliga organisationerna i likhet med oss inser att det inte är tillfälliga problem som gör att den svenska handelsflottan inte kan överleva och att åtgärderna för att komma till rätta med problemen måste ha långsiktiga kostnadssänkande effekter för att vara verkningsfulla.

Vi anser att såväl parterna på arbetsmarknaden som statsmakterna måste vara beredda att positivt pröva alla åtgärder som kan leda till en väsentlig och långsiktig sänkning av kostnadsnivån för den svenska handelsflottan. Om inte alla parter är beredda att medverka till att åtgärder med långsiktigt och väsentligt kostnadssänkande effekter kan komma till stånd kommer det ständigt att uppkomma behov av kortsiktiga stödåtgärder som inte förmår återge den svenska handelsflottan någon ihållig livskraft utan som snarare

blir ett led i den svenska handelsflottans successiva avveckling. Tyvärr måste vi efter de överläggningar vi haft med ombordanställdas fackliga organisationer konstatera att dessa inte är beredda att föreslå sådana åtgärder som kräver att de själva måste medverka till att kostnadsnivån för den svenska handelsflottan kan bli konkurrenskraftig.

Med utgångspunkt från vår grunduppfattning om varför den svenska handelsflottan under nuvarande förutsättningar inte kan överleva och om den principiella inriktning som åtgärderna för att ändra på detta förhållande måste ha föreslår vi att följande åtgärdsprogram genomföres.

1. Ombordanställda i fjärrfart med minst 8 månaders årlig ombordtid befrias från inkomstskatt på samma sätt som enligt den s. k. ettårsregeln gäller för svenskar anställda i utlandet.

2. Ombordanställda i närfart ges reduktion på sjömansskatten i princip enligt det förslag som nyligen framlagts av den s. k. Närsjöfartsutredningen.

3. Arbetsgivareavgifterna slopas för samtliga ombordanställda.

4. Kollektivavtalsparterna åtar sig att omedelbart uppta överläggningar rörande möjligheterna att avtalsvägen medverka till att åtgärderna 1-3 får erforderlig kostnadsänkande effekt.

5. Rederinäringen åtar sig att göra nybeställningar och större ombyggnader på svenska varv förutsatt att dessa kan erbjuda marknadsmässiga priser och villkor avseende bland annat finansiering och leverans. Svenska rederier skall ges allra högst samma ränta som gäller för utländska rederier.

6. Skattereglerna ändras så att rederirörelse i form av partrederi alltid skall anses sakna fast driftsställe i kommunalskattelagens mening. Rätten till underskottsavdrag för partrederidelägare bibehålles på minst oförändrad nivå.

7. Närsjöfartsutredningens förslag till åtgärder för att uppnå konkurrensneutralitet mellan sjöfart samt landsvägs- och järnvägstrafik genomföres.

8. Det statliga stödet till fria hemresor för ombordanställda bibehålles och bidragsnivån höjes till 50 procent av hemreskostnaderna.

9. Det statliga stödet till praktikplatser för att trygga rekryteringen till den svenska handelsflottan och för att underlätta för ungdomar att få arbete förbättras genom att det nuvarande kravet på uppnådd behörighet för att stödet skall utgå slopas. Stödet bör även utgå till befälsassistenter.

10. Statsmakterna förbinder sig att icke införa ytterligare eller höjda avgifter eller skatter som genom sin konstruktion blir särskilt betungande för svenska redreföretag.

11. Statsmakterna förbinder sig att kraftfullt medverka till ökad satsning på sjöfartstekniskt och sjöfartsekonomiskt forsknings- och utvecklingsarbete.

Med det åtgärdsprogram som vi härmed föreslagit skulle kostnadsnivån för den svenska handelsflottan kunna sänkas ner mot ITF-worldwide-nivå. Det skulle innebära goda förutsättningar för en tillväxt av det svenskflaggade

tonnaget. Därmed skulle det vara möjligt att på kort sikt bibehålla och på längre sikt öka antalet sysselsättningstillfällen i den svenska handelsflottan. I detta sammanhang kan vi bekräfta att det finns medlemmar hos oss som i händelse av att ovanstående åtgärdsprogram genomföres är beredda att lämna relativt vittgående försäkringar om en betydande ökning av flottan under svensk flagg. Vidtages emellertid inga åtgärder blir resultatet istället en markant minskning av flottan. Vidare kommer nu planerade nybyggen inte att kunna göras till svensk flagg.

Vi hemställer därför att Ni snarast tar ställning till vårt förslag.

Göteborg som ovan  
**SVERIGES REDAREFÖRENING**

*Paul Pålsson*

*/Gunnar Högberg*

## Bilaga 2

**Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening med förslag till åtgärdsprogram**

Herr Statsrådet och Chefen för  
Kommunikationsdepartementet

Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska Sjöfolksförbundet och Sveriges Fartygsbefälsförening får härmed gemensamt anföra följande.

Den svenska handelsflottan omfattar ca 500 fartyg, varav ca 300 i utrikes fart. Från 1975 har tonnageet minskat från 13 miljoner ton dwt till 5,5 miljoner dwt. En ytterligare halvering av tonnageet de närmaste åren är sannolik om inte kraftfulla stödåtgärder snarast vidtages från statsmakten. Det är angeläget av flera skäl.

Sjöfartsnettot utgör en betydande del av landets intäkter. De 4 miljarder kronor som sjöfartsnettot beräknades ge under 1981 motsvarar ca 30 procent av bytesbalansunderskottet. Mätt som bruttoexport var sjöfartsexportens värde 1981 ca 12 miljarder kronor. Den svenska flottan ersätts nu i allt snabbare takt av inchartrade fartyg. Detta innebär att mindre inkomster kommer samhället till del.

Sysselsättningen inom sjöfarten minskar dramatiskt. Mellan 1975 och 1981 har sysselsättningen minskat från ca 23 000 till 11 000 ombordanställda. Det har skapat betydande arbetslöshet för berörd personal. Handelsflottans framtid är också en angelägenhet för rederi- och stuveripersonal m. fl. Den är också en viktig förutsättning när det gäller att skapa arbetstillfällen vid varv och verkstäder.

Svensk säkerhets- och försörjningspolitik fordrar en viss omfattning på den svenska handelsflottan. Hittills har statsmakterna inte satt någon nedre gräns för handelsflottans storlek för att tillgodose nationella intressen i kris- och beredskapssituationer.

Rederierna har en industripolitisk nyckelroll. Fartygen utgör den sista länken i en produktionskedja mellan verkstäder, varv och transportanvändare.

Offshorebranschen är ett verksamhetsområde som får en allt större betydelse för svenska rederier.

För att realisera målet om en bibehållen och förhoppningsvis åter expanderande handelsflotta är det angeläget att statsmakten skyndsamt beslutar om stödåtgärder till svensk sjöfart och därmed stimulerar till handelsflottans förnyelse och tillväxt.

Konkurrensen från lågkostnadsländer är långt mer svårhanterlig för sjöfarten än industrin. Arbetskraftskostnaderna i länder som Liberia, Panama och Grekland och vissa länder i Östern är väsentligt lägre än de svenska. Samtidigt är det enligt vår uppfattning orimligt att tänka sig att

svenskt sjöfolks anställningsvillkor skall regleras som i fartyg under bekvämlighetsflagg. Sverige förfogar emellertid över en relativt modern handelsflotta och tekniskt och administrativt sjöfartskunnande, som med kraftfullt stöd från statsmakten, rimligen bör kunna anpassas till utvecklingslinjer där speicalkunskaper betyder mer än löner för konkurrensförmågan.

I en sjöfartspolitisk uppörelse där samhället finansierar en del av lönekostnaderna är det naturligt att samhälle, redare och berörda fackliga organisationer finner en form för att garantera att en viss del av dessa beställningar kommer svenska varv och verkstäder till del. Undertecknade organisationer föreslår därför i det följande bl. a. att samhället under exempelvis en femårsperiod prövar ett marginellt sysselsättningsstöd till de fartyg som går under svensk flagg och arbetar i internationell konkurrens under förutsättning att vissa nybeställningar av fartyg kommer svenska varv och verkstäder till del.

De stödåtgärder som statsmakten hittills vidtagit har varit otillräckliga och totalt verkningslösa när det gäller att bevara en svensk handelsflotta. Vi föreslår nu dels kortsiktiga och dels långsiktiga åtgärder enligt närslutna bilagor för att trygga svensk sjöfarts framtid. (Bil 1-2).

Vi hemställer om ett snabbt ställningstagande till våra förslag.

Stockholm den 29 januari 1982

SVENSKA SJÖFOLKS-  
FÖRBUNDET

*Ove Björk*

SVENSKA MASKINBEFÄLS-  
FÖRBUNDET

*Folke Havik*

SVERIGES FARTYGSBEFÄLSFÖRENING

*Karl Rude*

## Bilaga 2.1

## KORTSIKTIGA ÅTGÄRDER

1. Ett marginellt sysselsättningsstöd införes till de fartyg som arbetar i internationell konkurrens och seglar under svensk flagg under förutsättning att vissa nybeställningar kommer svenska varv och verkstäder till del. Stöd bör utgå enligt något av följande alternativ.
  - Alt. a) 50 procent av lönekostnaderna för de sysselsatta inom den översta tredjedelen av den internationellt konkurrensutsatta sjöfarten
  - Alt. b) 30 procent av lönekostnaderna till rederi med 1 000 eller fler ombordanställda sysselsatta i fjärrfart.  
20 procent av lönekostnaderna till rederi med 500–1 000 ombordanställda sysselsatta i fjärrfart.  
15 procent av lönekostnaderna till rederi med färre ombordanställda sysselsatta i fjärrfart samt till rederi med ombordanställda sysselsatta i närfart.
2. För att stimulera svenska redare att göra nybeställningar på svenska varv bör statsmakterna medverka till marknadsmässiga priser och en marknadsmässig finansiering.
3. Statsmakterna genomför en räntesubvention av nuvarande lån tagna i Sverige till en ränta överstigande 8–9 procent. Beträffande lån tagna utomlands bör efter särskild prövning liknande subvention kunna göras.
4. Åtgärder genomförs som syftar till konkurrensneutralitet mellan närsjöfart, landsvägs- och järnvägstrafik.
5. Det statliga stödet till fria hemresor för ombordanställda bibehålles och bidragsnivån höjes till minst 50 procent av hemresekostnaderna.
6. Det statliga stödet till praktikplatser för att trygga rekryteringen till den svenska handelsflottan och för att underlätta för ungdomar att få arbete förbättras genom att det nuvarande kravet på uppnådd behörighet för att stödet skall utgå slopas. Stödet bör även utgå till befälsassistenter.
7. Statsmakten medverkar till kraftigt ökad satsning på sjöfartstekniskt, sjöfartsekonomiskt och sjöfartsergonomiskt forsknings- och utvecklingsarbete.
8. Ett branschråd för sjöfarten för samråd mellan samhällsorgan, rederier och anställda inrättas.

### LÅNGSIKTIGA ÅTGÄRDER

1. Statsmakten fastställer en nedre gräns för handelsflottans storlek med hänsyn till nationella intressen i kris- och beredskapssituationer.
2. Ett statligt leasingsystem genomförs i enlighet med sjöfartspolitiska utredningens förslag 1980.
3. Översyn göres av rederiernas skatte- och avdragsregler med hänsyn till sjöfartsnärings behov att fördela vinster och förluster över flera år. En förutsättning bör vara att de anställda får inflytande över kapitaluppbyggnad och kapitalanvändning.
4. Åtgärder föreslås för att öka andelen av den svenska utrikeshandeln på svenska kölar.
5. Gällande lag om överlåtelse av fartyg föreslås omarbetad och kompletterad så att en sjöfartspolitisk prövning alltid kommer till stånd vid utlandsinvesteringar.

**Skrivelse från Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska industri-tjänstemannaförbundet och Sveriges arbetsledareförbund**

Till Chefen för Kommunikationsdepartementet

Undertecknade organisationer har med intresse följt de försök som nu görs att träffa en sjöfartspolitisk uppgörelse mellan staten, redarna och de ombordanställdas organisationer. Vi vill därför gemensamt anföra följande.

Vi delar den bedömning som görs av de ombordanställdas organisationer att handelsflottan är nödvändig för landet och att dess konkurrenskraft måste stärkas genom skyndsamma och kraftfulla åtgärder från såväl statens som redarnas och de ombordanställdas organisationers sida. Utvecklingen visar tydligt att de stödåtgärder som staten hittills vidtagit är otillräckliga för att upprätthålla en svensk handelsflotta.

Som de ombordanställda framhållit i sin skrivelse 1982-01-29 till kommunikationsministern är en svensk handelsflotta också en viktig förutsättning när det gäller att skapa arbetstillfällen vid varv och verkstäder.

Svenska rederier har nu ett behov av att förnya sina flottor av ro-ro-, container-, kemikalie- och kylfartyg.

Vi finner att de ombordanställda i sin skrivelse gjort en värdefull koppling mellan sjöfarts- och varvpolitiken med sitt förslag om marginellt sysselsättningsstöd. Genom en överenskommelse mellan statsmakten, redarna och de ombordanställdas organisationer, som inrymmer dels beställningar till svenska varv och dels statligt sysselsättningsstöd till redarna, skulle såväl sjöfartsnäringen som de svenska varven kunna stödjas. Ett marginellt sysselsättningsstöd skulle kunna stimulera rederierna att inte minska sin sysselsättning och göra det billigt för rederierna att expandera. Ökat skatteunderlag och positiva effekter på bytesbalansen skulle till en del finansiera de ökade kostnaderna från staten.

Det är enligt undertecknade organisationer också nödvändigt att svenska rederier vid nybeställningar och större reparationer på svenska varv ges samma ränta som gäller för utländska rederier.

För de industrianställda är det viktigt att förbättra relationerna mellan svenska varv och rederier och att utveckla relationer som kan leda till ökad produktion vid varven. Löntagarorganisationerna på industrisidan har därför ett berättigat intresse av att få följa de fortsatta överläggningarna mellan staten, redarna och de ombordanställdas organisationer i dessa frågor.

Vi föreslår med hänvisning till ovanstående att förslaget om marginellt sysselsättningsstöd läggs fram av regeringen så skyndsamt att förslaget kan behandlas av vårriksdagen i år.

Stockholm den 29 januari 1982

*Leif Blomberg*

SVENSKA METALLINDUSTRIARBETAREFÖRBUNDET

*Lars-Bonny Ramstedt*

SVENSKA INDUSTRI TJÄNSTEMANNAFÖRBUNDET

*Bertil Sandberg*

SVERIGES ARBETSLEDAREFÖRBUND

## Bilaga 4

**Generaldirektören Kaj Janérus med rapport från samtal med sjöarbetsmarknadens parter**

Till Chefen för Kommunikationsdepartementet

Fredagen den 29 januari 1982 erhöll jag informellt uppdraget att föra samtal med sjöarbetsmarknadens parter för att söka utröna, i vad mån möjligheter förelåg för en gemensam syn på hur en framställning om stimulansåtgärder för svensk sjöfart skulle kunna utformas. Efter en veckas samtal sammanfattade jag synpunkterna i ett utkast till protokoll. Parterna gavs några dagar till enskilda bedömningar om meningsfullheten av fortsatta samtal. Jag erhöll besked, att man åter ville sammanföras och förnyade samtal har därför förts lördagen den 13 februari.

Vissa ståndpunkter hävdades oförändrat. Beträffande frågan om ränte- eller kapitalstöd framfördes nya tankar från båda sidor. Beredvillighet visades att – åtminstone för närvarande – eliminera vissa ursprungligen framförda krav från diskussionen i syfte att uppnå en gemensam framställning till regeringen.

Under dagen framlade jag ett förslag till gemensam skrivning. Bilaga 4.1. I förslaget är som punkt 3 intaget redarsidans skrivning om kapitalstöd. Motsvarande förslag från de ombordanställdas organisationer om räntesubventioner bifogas jämväl. Bilaga 4.2.

Jag sammanfattar i det följande min personliga uppfattning av skiljaktigheten i parternas respektive ställningstaganden.

---

*Arbetstagsidans* inställning är, att ett *kapitalstöd* enligt punkt 3 i förslaget är principiellt felaktigt. Stödet kommer inte i första hand att gå till de fartyg, som finansierats med oförmånliga räntevillkor.

En framställning om utvärdering av redarsidans skiss till *nyansering av sjömansskatten* enligt punkt 4 kan arbetstagsidan ej ansluta sig till.

Beträffande skrivningen i punkt 5 angående *sysselsättningsgarantier* från redarinäringens sida anser arbetstagsidan, att överläggningar mellan parterna bör ersättas med av regeringen uppställda krav.

---

*Redarsidans* inställning är, att en selektiv *räntesubvention* är principiellt felaktig. Räntevillkoren kan ej ses som en ensak. Kapitalkostnaden består av olika delar, som tillsammans utgör en helhet. Ränta och pris är direkt sammankopplade. En selektiv räntesubvention skulle därför ge orättmätiga fördelar för vissa fartyg.

Förslaget om *nyansering av sjömansskatten* är enligt redarsidan en absolut förutsättning för att kunna åstadkomma nödvändiga förändringar av kostnadsläget av bestående värde.

Frågan om *sysselsättningsgarantier* anser sig redarsidan endast kunna diskutera, under förutsättning att nuvarande regler för utlandsetablering ej skärps.

Redarsidan anser, att fråga om stöd enligt punkterna 2 och 3 endast är av intresse, under förutsättning att ovanstående synpunkter beaktas.

Därtill hävdar redarsidan att i föreningens ursprungliga förslag av den 29 januari framfört förslag om skatteregler för partrederi borde ingå i en framställning.

---

Gemensamt konstaterades att fortsatta överläggningar ej skulle föra frågan närmare en lösning. Jag anser därför mitt uppdrag slutfört. Rapporten torde ge regeringen en klar uppfattning om, var skiljelinjerna går.

I det inledande skedet av samtalen har även prövats möjligheten att föreslå viss rabattering av arbetsgivaravgifterna. Samtalen har gett vid handen, att man icke bedömt ett sådant förslag vara politiskt genomförbart. Med anledning av att åtgärder nu synes förberedas inom Industridepartementet syftande till förslag om sänkta arbetsgivaravgifter i inre Norrland, har jag icke velat underlåta att informera om, att frågan varit uppe till diskussion jämväl i dessa sammanhang.

En differentierad rabattering av arbetsgivaravgifterna med största genomslag för den utese glande och därmed mest konkurrensutsatta delen av handelsflottan bör därför ej avföras från diskussionen.

Stockholm den 15 februari 1982

*Kaj Janérus*

Chefen för Kommunikationsdepartementet

### 1. Inledning

Sjöarbetsmarknadens parter har vid sammanträffande med Chefen för Kommunikationsdepartementet 1982-01-29 överlämnat olika skrivelser med förslag till åtgärder för stimulans för svensk sjöfart. Därtill överlämnades vid samma tillfälle en skrivelse från Svenska Metallindustriarbetareförbundet, Svenska Industrijänstemannaförbundet och Sveriges Arbetsledareförbundet.

I skrivelserna framförs motiv för snara åtgärder från statens sida. Motiveringarna är i stort sett enstämmiga och återupprepas därför inte här.

De överlämnade skrivelserna gav emellertid ingen gemensam syn vad gäller förslag till lösningar. I akt och mening att överbrygga de skiljaktiga meningar som förefanns i detta avseende har överläggningar förts under innevarande månad. Resultatet av överläggningarna leder till följande gemensamma framställning från parterna.

### 2. Reduktion av sjömansskatteinbetalning

Förslag framlägges, att redare för fartyg, för vilket beslut om sjömansskatt föreligger, skall vid inlevererande av sjömansskatt äga innehålla 50 procent av uppbörden. Förslaget innebär för närvarande en kostnadsavlastning i storleksordningen 170 milj. kronor per år.

Konstruktionen medför, att nuvarande bruttolöner kan bibehållas och tillgodoser önskemålen om att direkta subventioner skall undvikas.

### 3. Kapitalstöd

För att möjliggöra att moderna fartyg bibehålles inom den svenska handelsflottan föreslås, att stöd till kapitalkostnader utgår med viss procentsats av fartygets planenliga restvärde, intill dess fartyget är 10 år gammalt. Planenliga restvärdet skall fastställas genom nedskrivning av 6 procent av anskaffningsvärdet årligen. Stödet bör gälla fr. o. m. 1983-01-01 och utgå med ett högsta totalbelopp, som fastställs av riksdagen. Förslagsvis 170 milj. kronor per år.

### 4. Nyanseringar av sjömansskatten

I diskussionen mellan parterna har olika frågor i samband med skatteproblematiken varit fråga för behandling. Redarsidan har ställt sig bakom ett

förslag, varom enighet ej kan nås för närvarande. Parterna är dock för framtida planering intresserade av regeringens syn på problemen.

Parterna hemställer därför om en utvärdering av redarnas förslag från regeringens sida. Denna utvärdering skulle därefter kunna återremitteras till parterna för ställningstagande och ev. framtida förslag till regeringen. Redarsidans förslag är följande:

”Nuvarande sjömansskatteregler leder till gynnsammare nettoutfall vid ledighet än vid ombordarbete. Extraarbete under ledig tid ger gynnsammare utfall för den beskattade, om arbetet utföres hos annan arbetsgivare än vad motsvarande arbetsinsats skulle ge hos den ordinarie arbetsgivaren.

Den sjöfarandes arbetsförhållanden är speciella. Det arbetstidsuttag, som sker, är betingat av yrkets särart med bl. a. särskilda arbetstoppar vid hamnbesök. Statsmakterna har accepterat detta faktum bl. a. genom att sjöarbetstidslagen har från den allmänna arbetstidslagen avvikande bestämmelser om övertidsuttag.

Vissa effekter av åtgärder på skattesidan är dock mera svåröverskådliga inom särskilda delar av rederinäringen än andra. Härmed avses i första hand passagerarfärjor i närtrafik.

Justeringar i sjömansskattesystemet föreslås gälla tills vidare men måste på grund av senast anförda skäl begränsas till den del av handelsflottan, där effekterna klarast kan bedömas.

Förslagen i a) gäller ej färjor i närtrafik. Förslaget i b) och c) gäller hela handelsflottan.

#### a) Kostersättning vid ledighet/ombordtraktamente

Sjömannen har traditionellt fri kost ombord. Under ledigheter kan den i de normala ombordanställningsförhållandena utgående kosten ej erhållas. Kompensation utgår därför under hemmavaro. Denna kompensation är skattefri och sjömansskattetabellerna har uppräknats genom invärdering av fri kost.

Totaleffekten blir, att kontant uppburen nettobehållning blir högre under ledighet än under ombordarbete.

Skäl kan förebäras för extrakostnader vid tjänst ombord i fartyg på grund av frånvaron från hemorten.

#### Förslag

Under förutsättning att frågorna om kostersättning och ombordtraktamente sammankopplas föreslås att skattefriheten för kontant uppburen kostersättning under ledighet upphör fr. o. m. 1983-01-01 för personal tjänstgörande i fartyg, där sjömansskatt och det s. k. storsjöavtalet tillämpas.

Dessutom föreslås att skattefrihet skall åtnjutas fr. o. m. 1983-01-01 för

traktamente av här angiven storleksordning för dygn, under vilket ombordarbete utföres i fartyg, som omfattas av sjömansskatt och det s. k. storsjöavtalet.

Eventuell justering i hithörande syfte för fartyg sorterade under det s. k. färjeavtalet utreds vidare.

(Kostersättningsuppräknigen i sjömansskattetabellerna beräknas i nuläget ge staten en intäkt i storleksordningen 3,3 milj. kronor av en total sjömansskatteintäkt om c:a 340 milj. kronor. Motsvarande uppräknig lär ej förekomma i t. ex. Norge. Slopande av uppräknigen i skattelättnande syfte bör övervägas.)

#### b) Särbeskattning av engångsbelopp

Enligt sjömansskattereglerna kan upplupen ledighet, som ej kunnat åtnjutas, ersättas kontant. Härvid gäller särskilda regler om beskattning av engångsbelopp. Reglerna har tillkommit för att den som exempelvis avslutar sin anställning med ett betydande ledighetssaldo ej skall drabbas av ej avsedd progressivitet under utbetalningsmånaden. För närvarande gäller att engångsbelopp ej kan utbetalas oftare än en gång per år.

I ombordarbete intjänas ledighet för merarbete ofta i en större omfattning än vad den anställde av praktiska skäl kan komma i åtnjutande av. Vid en kalkylering av ersättningar och skatter framstår det för den anställde som en klar förlust att utbyta ledigheten mot kontant ersättning. För redaren innebär kvarhållandet av stora ledighetssaldon betydande tillkommande kostnader.

Med hänvisning till vad som sagts under 4 beträffande sjömansyrkets särartade arbetsförhållanden föreslås därför, att intjänt ledighet skall kunna förvandlas till kontant engångsbelopp oftare än en gång per år. Förslagsvis 4 gånger per år. Skattesatsen för engångsbeloppet fastställs till 15 procent.

Bestämmelsen skall endast äga giltighet för person, som är sjömansskattepliktig samt omfattas av löne- och anställningsförhållande enligt gällande kollektivavtal mellan sjöarbetsmarknadens parter. För att seglande partdelägare skall omfattas gäller således att intjänandereglererna är anpassade som för kollektivavtalsansluten personal.

(I tveksamma fall beträffande personal som är tariffönereglerad skall samråd ske mellan sjömansskattekontoret och sjöarbetsmarknadens avtalsparter för att fastställa, att uppgiven månadslön och ledighet överensstämmer med avtalens innebörd.)

Konsekvenserna för staten har skönmässigt uppskattats till högst 30 milj. kronor per år.

### c) Sammanläggning av sjö- och landinkomst

För att skapa ett större incitament till ombordtjänstgöring och ytterligare stärka argumentationen för förslagen i detta kapitel bör övervägas att – med bibehållande av den definitiva källskatten på sjöinkomst – för landinkomster tillskapa en schablonmässig inpassning i marginalskattetabell ovanpå sjöinkomsten.”

### 5. Gemensam syn på branschens åtaganden

Sjöfartens arbetsmarknadsparter är överens om, att stödåtgärder måste knytas till sådana överenskommelser eller åtaganden från näringen som helhet inklusive sjöarbetsmarknadens parter, att framtidstron för svensk sjöfart kan fastslås av såväl rederinäringen som de anställda.

De åtgärder samhället vidtar bör tillgodose inte bara rederiernas kommersiella intresse utan också de anställdas krav på tryggad sysselsättning.

För att realisera målet om en bibehållen handelsflotta och förhoppningsvis också förnyelse och tillväxt av densamma, måste stödåtgärderna kombineras med någon form av sysselsättningskrav eller garantier från rederinäringen om den svenskflaggade handelsflottans storlek.

Parterna är beredda att uppta överläggningar under innevarande år i syfte att uppnå sådana garantier.

Rederinäringen åtar sig att göra nybeställningar och större ombyggnader på svenska varv, förutsatt att dessa kan erbjuda marknadsmässiga priser och villkor avseende bland annat finansiering och leverans. Svenska rederier skall ges högst samma ränta som gäller för utländska rederier.

### 6. Övriga gemensamma förslag

a) Åtgärder genomförs, som syftar till konkurrensneutralitet mellan sjöfart, landsvägs- och järnvägstrafik.

b) Det statliga stödet till fria hemresor för ombordanställda bibehålles och bidragsnivån höjes till 50 procent av resekostnaderna. Bidraget är rättvist av sociala skäl och kompenserar tyngst där valutaintäkter från tredjelandstrafik är värdefulla för Sverige. Vid bedömning av bidraget bör också betänkas, att likabehandling bör ske med arbetsmarknaden i land, där flyttbidrag och liknande utgår i betydande summor till personal, som tvingas ta sysselsättning på främmande ort. Det kan också nämnas, att statligt bidrag utgår bl. a. i Norge. Kostnaden kan beräknas till 20 milj. kronor.

c) Det statliga stödet till praktikplatser för att trygga rekryteringen till den svenska handelsflottan och för att underlätta för ungdomar att få arbete förbättras, genom att det nuvarande kravet på uppnådd behörighet för att stödet skall utgå slopas. Stödet bör även utgå till befälsassistenter.

Kostnaden beräknas till 15 milj. kronor per år.

d) Statsmakterna medverkar till kraftigt ökad satsning på forsknings- och utvecklingsarbete inom sjöfartens områden. Merkostnad c:a 2 milj. kronor per år.

e) Ett branschråd för sjöfarten för samråd mellan samhällsorgan, rederier och anställda inrättas.

## 7. Hemställan till regeringen

Parterna föreslår gemensamt, att regeringen snarast genom proposition föreslår riksdagen att besluta om stöd till sjöfarten enligt punkterna 2, 3 och 6 ovan.

Rederi, som erhåller stöd enligt förslagen i punkterna 2 och 3 ovan, bör – i den mån vinst uppstår före bokslutmässiga dispositioner – fondera del av uppburet stöd i fartygsfond för nyinvestering i svenskflaggade fartyg.

Stockholm den 13 februari 1982

## Bilaga 4.2

1982-02-10

## SKISS TILL RÄNTESUBVENTIONSSYSTEM

1. Stödet skall omfatta fartyg byggda under perioden 1977 till 1980 och levererade senast 31 december 1981.
2. Subventionen skall ges till en teoretisk låneskuld för att inte diskriminera dem som varit förutseende och amorterat snabbt.
3. För fartyg som anskaffats begagnade skall låneskulden beräknas utifrån det lägsta värdet av planenligt restvärde vid övertagandet och förvärvsvärdet.
4. Värderingen i utländsk valuta skall omräknas till svenska kronor med transaktionsdagen.

## Ex 1

Ett fartyg som levererades den 15 januari 1979 till ett kontraktspris om 100 MUSD skall anses ha ett ingångsvärde för planenligt restvärde i SEK motsvarande 100 MUSD enligt kurs den 15 januari 1979.

## Ex 2

Ett fartyg levererat från varv augusti 1978 förvärvat från UK september 1981 för 2,5 MGBP och vars leveranspris var 2,5 MGBP skall anses ha ett planenligt restvärde om 2,5 MGBP med avdrag för 6 % årlig avskrivning från 1978 omräknat till SEK med kurs per augusti 1978 (Jfr p 3).

5. Fartyg med varvslån med bunden ränta eller OECD kredit skall inte erhålla räntestöd.
6. Räntestöd skall beräknas på en teoretisk låneskuld som är beroende av fartygets planenliga restvärde enligt följande:

År	Teoretisk låneskuld i % av planenligt restvärde
1	90
2	86
3	82
4	77
5	71
6	63
7	55
8	45
9	33
10	19

7. Räntesubventionen skall utgå med skillnaden mellan den för året genomsnittliga räntan på statsgaranterade lån till redcrier (fastställs av riksgäldskontoret på basis av ett representativt urval av gällande låneavtal för fartygslån) och 11 %.

8. Låneunderlaget kan beräknas utvecklas enligt följande:

1982	3 500 milj. kr.
1983	3 000 milj. kr.
1984	2 500 milj. kr.
1985	2 000 milj. kr.
etc.	

9. Kostnader för räntesubventionen kan beräknas enligt följande tabell:

	(Milj. kr.) Teoretisk lånevolym	Marknadsränta i %				
		(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
		14	15	16	17	18
1982	3 500	105	140	175	210	245
1983	3 000	90	120	150	180	210
1984	2 500	75	100	125	150	175
1985	2 000	60	80	100	120	140

Punkt 7. Om räntesatsen 11 % i stället utbytes mot 8 % som motsvarar den räntesats som återopades vid organisationernas uppvaktning för kommunikationsministern i oktober får tabellen under punkt 11 följande utseende.

För detta talar att denna räntesats (8-9 %) gäller för de fartyg som byggts och finansierats med OECD räntevillkor efter 1981.

	(Milj. kr.) Teoretisk lånevolym	Marknadsränta i %				
		(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
		14	15	16	17	18
1982	3 500	210	245	280	315	350
1983	3 000	180	210	240	270	300
1984	2 500	150	175	200	225	250
1985	2 000	120	140	160	180	200

**Sammanfattning av remissinstansernas yttrande över närsjöfartsutredningens (SOU 1981:103, Sjöfartens roll i trafikpolitiken) förslag om ändrad sjömansbeskattning**

Yttranden över närsjöfartsutredningens förslag om ändrad sjömansbeskattning har avgetts av statens järnvägar (SJ), sjöfartsverket, statens länenämnd för den mindre skeppsfarten, transportrådet (TPR), statskontoret, riksrevisionsverket (RRV), riksskatteverket (RSV), nämnden för fartygskreditgarantier (FKN), statens vattenfallsverk, länsstyrelserna i Stockholms, Östergötlands, Malmöhus, Hallands, Göteborgs och Bohus län samt Västernorrlands län. Landsorganisationen i Sverige (LO), Svenska kommunförbundet, Svenska maskinförbunds förbundet, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening, Sveriges riksbank, Tjänstemännens centralorganisation (TCO), Vänerens hamnförbund och Vänerens seglationsstyrelse.

*SJ* framhåller att det hade varit önskvärt om förslagets ekonomiska konsekvenser hade belysts mera ingående. Rimligtvis måste de föreslagna skattelättnaderna också påverka sjöfartens konkurrensläge gentemot landtransportmedlen. Enligt *SJ* är det mycket tveksamt med subsidier – transportstöd, ny skattelagstiftning för partredare och ombordanställda – med tanke på närsjöfartens egna begränsade möjligheter till naturlig kostnadsanpassning.

*Sjöfartsverket* framhåller att frågan om en reduktion av sjömansskatten och av vissa sociala avgifter är den kanske mest betydelsefulla när det gäller att säkra de svenska redarnas kostnadsläge. Utredningens förslag beträffande tillämpandet av den s. k. ettårsregeln i kommunalskattelagen med därtill fogad avtrappningsregel är enligt sjöfartsverket inte helt ändamålsenligt. Nyanseringar i skattesystemet bör enligt verket kunna åstadkommas i en sådan riktning att kostnadsläget för svensk sjöfart kan sänkas utan att den anställde förlorar ekonomiskt eller behöver uppleva någon form av social särbehandling. Det är synnerligen angeläget att statsmakterna vidtar sådana åtgärder. Det finns därför enligt verket all anledning att ytterligare penetrera denna fråga.

*Statens länenämnd* för den mindre skeppsfarten anser det angeläget att åtgärder vidtas som syftar till att sänka rederiernas driftkostnader och konstaterar att beskattningen av de ombordanställda är en kostnadspost som staten har möjlighet att påverka. Länenämnden ifrågasätter emellertid om utredarens förslag är den bästa lösningen. Länenämnden anser att ett system med innehållen sjömansskatt i huvudsaklig överensstämmelse med sjöfartspolitiska utredningens förslag i *Ds K 1979:2* i så fall vore att föredra. Detta förslag har enligt länenämnden bl. a. fördelen av att de ombordanställdas

bruttolöner inte påverkas. Lånenämnden delar utredarens uppfattning om att ett flexiblere avlösningssystem bör eftersträvas, vilket emellertid är en fråga för sjöarbetsmarknadens parter.

Lånenämnden pekar i sitt yttrande också på de stora fluktuationer som rederinäringen är utsatt för och som med nuvarande skatteregler leder till olägenheter för näringen. Om ett rederi får ett bra rörelseöverskott några år finns ingen möjlighet till resultatutjämning för att kunna möta sämre resultat längre fram. Mot bakgrund av nuvarande skatteregler lockas redaren enligt lånenämnden att inköpa eller beställa nytt fartyg för att utnyttja som avskrivningsobjekt och undvika skatt. När flera rederier – såsom ofta är fallet – samtidigt hamnar i en sådan situation och nyinvesterar uppstår risk för överetablering. Ett sätt att undvika sådana olägenheter skulle enligt lånenämnden kunna vara att införa tidsbegränsad skattefri fondering av överskott (konjunkturutjämningsfond) för att möta kommande underskott. På så sätt skulle rederiernas investeringar i högre grad kunna grundas på marknadsbedömningar i stället för som nu på skattebedömningar.

TPR anser att en kostnadsavlastning som omfattar sjöfartsnäringen som helhet främst bör vara motiverad av andra skäl än rent trafikpolitiska. Enligt TPR:s mening är det också angeläget att utvärdera konsekvenserna på andra samhällsområden. Det kan således inte enligt TPR uteslutas att krav kommer att resas på en likformig behandling inom andra transportområden t. ex. inom internationell vägtrafik och luftfart. Det kan också enligt TPR ifrågasättas om beredskapsmålet bäst låter sig uppfyllas genom denna typ av allmänt verkande lättnader. Enligt TPR bör det övervägas om det inte finns möjlighet att finna former av stöd som har mindre omfattning och större precision i förhållande till beredskapsmålet.

Statskontoret framhåller att en skattelindring för sjöfolk enligt den modell som föreslås inte torde ha den effekt som förutses, av bl. a. den orsaken att nuvarande avlösningssystem till sjöss gör att flertalet ombordanställda sällan tillbringar mer än halva året ombord. Statskontoret erinrar om att eventuella förändringar i ombordtjänstgöringens omfattning ankommer arbetsmarknadens parter att ta ställning till.

RRV konstaterar att vissa av utredarens förslag av skatteteknisk natur redan framfördes i den sjöfartspolitiska utredningen. RRV anser att dessa frågor ännu inte belysts tillräckligt. Dessutom framförs ytterligare förslag t. ex. en ny sjömansbeskattning för att stärka närsjöfartens konkurrenskraft. Samma skäl som utredaren anför för införandet av en sådan ordning kan enligt RRV åberopas av vilken konkurrensutsatt näring som helst.

RSV riktar, beträffande närsjöfartstrafiken, uppmärksamheten på problem som uppstår vid beräkning av tjänstgöringstid ombord på färjor. Personalen arbetar efter avlösningssystem enligt vilka tjänstgöringstiden ombord t. ex. uppgår till 6–10 timmar per dag i en vecka. Därefter följer en veckas ledighet. Manskaper har ofta inte hytt ombord utan får sin dygnsvila i hostaden. En stor del av besättningen ombord på färjor är intendenturper-

sonal och inte sjömän i vanlig bemärkelse. Enligt RSV:s mening kan de motiv som utgör grund för ettårsregeln, inte tas till intäkt för en motsvarande regel för färjepersonalen.

Svårigheter uppkommer även vid beräkning av anställningstid ombord på fartyg i fjärrfart. Utredningen hänvisar till den principiella grunden för ettårsregeln. Gränsen tio månaders ombordanställning torde ha föreslagits med hänsyn tagen till den rättspraxis att vistelse i Sverige omfattande högst ca 60 dagar för år räknat inte anses bryta ettårsregeln. Fråga uppkommer då vad som skall accepteras som anställning ombord utöver den tid sjömän verkligen vistas ombord. Väntetid, då fartyg ligger på varv, semester- och vederlagsledighet samt sjukdomstid kan nämnas som exempel. En klar definition av uttrycket "anställning ombord" behövs således i detta sammanhang. Det kan nämnas att enligt lagen om sjömansskatt 2 § förstås med inkomst ombord: "lön eller annan gottgörelse, som sjöman uppbär på grund av sin anställning ombord och som skulle hava utgjort intäkt av tjänst enligt kommunalskattelagen".

Åtskilliga fartyg vars besättningar beskattas enligt lagen om sjömansskatt trafikerar uteslutande vatten runt Sveriges kust såsom Bottenhavet, Östersjön och Nordsjön samt Väner och Mälaren. Andra fartyg i samma fart har inte klassificerats för sjömansskatt eftersom de har bruttodräktighet understigande 100 registerton. Förslagets genomförande skulle förstärka skatteförmånerna för de ombordanställda på förstnämnda fartyg jämfört med de anställda på de mindre fartygen där besättningen beskattas enligt KL.

Eftersom sjömansskatten är en definitiv källskatt medför förslaget – om det införs – väsentlig förändring av systemet för redovisning av sjömansskatt. För varje sjöman och redovisningsperiod måste klart framgå om lönen avser tid ombord. Misstag av redare vid redovisning av anställningstid ombord kan få betydelsefulla konsekvenser. Kontrollmöjligheterna för sjömansskattekontoret i detta avseende synes ytterst begränsade, i synnerhet beträffande anställda för vilka arbetstidsjournal inte behöver föras nämligen befälhavare, maskinchefer och seglande partredare, som genom anställning i ett för ändamålet bildat aktiebolag, erlägger sjömansskatt för anställning ombord på eget fartyg. Byter sjöman arbetsgivare och fartyg under ombordanställningstid kompliceras förhållandena för redovisning och kontroll ytterligare.

Utredningens förslag är i det nu aktuella avseendet tämligen allmänt hållet, varför RSV har svårt att överblicka samtliga konsekvenser.

Skulle föreliggande förslag genomföras bör skattefrihet respektive avtrappning enligt RSV:s mening tillgodoföras sjömannen genom ansökan till sjömansskattekontoret vid ombordanställningstidens upphörande, således i efterhand.

*FKN* framhåller att om man vill värna om en svensk handelsflotta för närsjöfart, måste de svenskflaggade fartygens konkurrenskraft förstärkas

exempelvis genom sänkta bemanningskostnader, teknisk utveckling och kunskapsuppbyggnad. I annat fall föreligger enligt nämndens mening uppenbar risk för ytterligare försäljning av svenska fartyg till utlandet. Utan att ta ställning till beskattningsfrågor och de förslag på området som utredningen lämnat understryker nämnden vikten av att åtgärder vidtas för att utjämna skillnaden i driftkostnader mellan svenska och utländska fartyg.

*Länsstyrelsen i Stockholms län* anser det rent allmänt olyckligt att i alltför hög grad utnyttja skattesystemet för att påverka situationen i enskilda näringsgrenar. Det får till följd att det redan svåröverblickbara regelverket blir ännu krångligare att tillämpa. Länsstyrelsen ställer sig inte helt avvisande till de tankegångar som förs fram i utredningen. Så genomgripande ändringsförslag som utredaren föreslår måste emellertid enligt länsstyrelsen vara åtföljda av närmare överväganden och förslag om hur det praktiskt skall kunna hanteras. Länsstyrelsen anser att förutsättningarna rent administrativt för att genomföra utredningens förslag om ändringar i sjömansbeskattningen bör utredas närmare.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* är principiellt tveksam till att närsjöfarten genom speciella skatteförmåner skall gynnas i jämförelse med landtransportmedlen. Konkurrensneutralitet bör eftersträvas mellan skilda transportmedel vilket utredaren också förespråkar.

*Länsstyrelsen i Malmöhus län* är negativ till att närsjöfarten ur skattesynpunkt skall gynnas i jämförelse med landtransportmedlen. Metoden att stödja en krisdrabbad näringsgren med hjälp av särskilt gynnsamma skatteregler är enligt länsstyrelsen mindre lämplig. Stödet blir oprecis eftersom det är svårt att beräkna och reglera stödets omfattning och styrka. Ur skatteteknisk synpunkt är utredningens förslag ej tillräckligt genomarbetade och i vissa delar helt olämpliga. Länsstyrelsen avstyrker att förslagen i nuvarande utformning genomförs.

*Länsstyrelsen i Hallands län* är tveksam till förslaget om ett fullständigt borttagande av sjömansskatt för ombordanställda med minst 10 månaders tjänstgöring per år jämte en stegvis reduktion för sju-tio månaders ombordtjänstgöring. Då effekterna av ändringsförslaget ej är helt klarlagda anser länsstyrelsen att förslaget bör bli föremål för ytterligare utredning och överväganden innan slutlig ställning tas till detsamma.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* konstaterar att de mest konkreta förslagen i utredningen med syfte att öka sjöfartsnäringens internationella konkurrenskraft gäller olika ändringar i skattesystemet. Länsstyrelsen instämmer i att åtgärder är nödvändiga för att öka sjöfartens konkurrens-möjligheter, men ifrågasätter om förslagen i alla delar är särskilt lämpliga. Länsstyrelsen anser emellertid utredningens förslag om att slopa sjömansbeskattningen för ombordanställda med minst 10 månaders ombordanställning vara ett lämpligt sätt att öka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft, men leder också till ett komplicerat system som bl. a. förutsätter ett

förhandlingsförfarande mellan arbetsmarknadens parter. Andra komplikationer är enligt länsstyrelsen att många fartyg vars besättningar erlägger sjömansskatt går i sådan trafik att personalen knappast kan betraktas som sjömän i vanlig bemärkelse. Hit hör exempelvis personal på färjor i närtrafik. Länsstyrelsen anser att ett genomförande av utredningens förslag skulle ge vissa rederier och ombordanställda skatteförmåner som måste anses diskutabla.

Ändringen av sjömansbeskattningen medför även konsekvenser för kommunernas skatteintäkter. Skulle utredningens förslag genomföras bör enligt länsstyrelsen likväl statens ersättning till kommunerna för minskade skatteintäkter kvarstå oförändrad.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller att vid ett genomförande av utredningens skatteförslag bör lämpligheten av att viss eller vissa branschers konkurrensförmåga förbättras genom att de anställda inom branschen helt eller delvis befrias från skatt på sina anställningsinkomster under vissa förutsättningar bör beaktas. Länsstyrelsen finner förslagen intressanta men anser att de bör utredas närmare och ytterligare konkretiseras.

LO avstyrker att förslaget angående sjömansskatt läggs till grund för beslut. LO anser att utredningen inte tillräckligt behandlat alla omständigheter som måste beaktas. Sjömansskatten syftar till att skapa samma skattebelastning som den vanliga inkomstskatten med viss jämkning för sjöfolkets speciella livsvillkor. Utredaren har alltför lätt gått förbi den frågan. Det fordras också en närmare utredning av hur sjöfolkets socialförsäkringsskydd skall utformas i en tänkt situation, där inkomstunderlaget skulle bli nuvarande nettoinkomst. Eftersom utredaren också föreslår att medseglande delägare skall omfattas av det föreslagna systemet måste vissa kontrollfrågor lösas. För dessa kategorier förs inte arbetstidsjournal, liksom inte heller för befälhavare och maskinchefer. Funktionssättet för mönstringsystemet behöver beaktas i detta sammanhang. Ibland finns enligt rullorna medseglande delägare utan att dessa vistas ombord, vilket torde ha samband med gällande bemanningsregler. Felaktiga uppgifter kan bli vanligare om de dessutom ger skattefrihet. LO förordar en närmare utredning av diverse förhållanden och således bör utredarens sjömansskatteförslag inte genomföras. I en sådan utredning bör de ombordanställdas fackliga organisationer vara representerade.

Svenska kommunförbundet är i princip positivt till föreslagen ändring i sjömansskatten. Dock bör enligt kommunförbundet skattefriheten resp. lindringen endast inträda vid verklig bortovaro, ej beträffande exempelvis färjepersonal som har möjlighet att bo i land. Det är dessutom viktigt att landinkomster beläggs med ökat skatteuttag för den som åtnjuter sjömansskatt.

Svenska maskinbefälsförbundet anser att utredningens förslag om avskaffande av sjömansskatt är dåligt genomtänkt och dessutom verklighetsfrämmande. Utredarens förslag innebär enligt maskinbefälsförbundet att kon-

kurrenskraften för den svenska handelsflottan skall stärkas på bekostnad av den anställdes arbetsförhållanden och levnadsvillkor. Förbundet upplever redan nuvarande tjänstgöringsperioder som påfrestande beroende på att fartyg som trafikerar närsjöfartsområdet i regel är bemannade med en ren minimibesättning, vilket i kombination med bl. a. täta hamnanlöp gör tjänsten synnerligen stressande. Förbundet understryker starkt att bemanningarna i svenska fartyg är bland de lägsta i världen. Om utredarens förslag om skattebefrielse skulle få åsyftad effekt, dvs. förlängda tjänstgöringsperioder, innebär detta direkt en ökad arbetslöshet bland sjöfolk.

Systemet med skattebefrielse ger också möjlighet till omfattande skattefusk. Det lär t. ex. enligt förbundet vara omöjligt för samhället att kontrollera tjänstgöringsperiodernas längd.

*Svenska sjöfolksförbundet* framhåller att skattefrågor direkt inkluderas i förbundets intresseområden eftersom sjöfolket beskattas enligt särskilda regler. När dessa regler infördes fanns det starka skäl bakom motiven att medge sjöfolk en viss skattelindring, särskilt ombordanställda i fartyg sysselsatta i fjärrfart. Enligt förbundets förmenande kvarstår dessa skäl. Utredarens mera vittgående förslag och total skattebefrielse bygger däremot på förutsättningen att förbundet helt skall bortse från de säkerhetsmässiga, fysiska, psykiska men också sociala avigsidor som vidläder modern sjöfart.

Utredaren har enligt förbundet inte nämnt någonting om riskerna för smittoeffekter om förslaget skulle genomföras. Eftersom förslaget åsidosätter det grundläggande motivet i det svenska skattesystemet bör denna risk enligt förbundet inte negligeras. Förbundet pekar också på att utredaren helt bortsett från kopplingen mellan skattesystemet och sociallagstiftningen. Vitsen med skattebefrielse är att redarens bruttolönekostnader reduceras, men till vilken nivå skall enligt förbundet sjömannens sociala villkor skrivas ned. Samma fråga gäller sjukpenningen och ATP-poängen.

Förbundet ifrågasätter också hur förslaget avses tillämpas för dem som sysselsätts i färjetrafiken på Sverige vilka utgör närmare hälften av de ombordanställda. Hur skall ombordvarokravet lösas på sådana färjor där bostäder för de ombordanställda saknas helt. Förbundet erinrar också om att man i flertalet andra färjor godtagit avsteg från bostadskungörelsens minimikrav på bostadens storlek, just därför att ett acceptabelt avlösnings-system skulle genomföras.

Rederiernas bemanningskostnader bör istället enligt förbundet reduceras på det sätt som organisationerna föreslagit i en promemoria till kommunikationsministern 1982-01-21, nämligen genom sysselsättningsstöd.

*Svenska transportarbetareförbundet* delar utredarens förslag om sjömansbeskattningen.

Sveriges fartygsbefälsförening kan ej ansluta sig till de förslag som förts fram i närsjöfartsutredningen och i bilagan till Kaj Janérus skrivelse vilka innebär att sjömannen skulle fjärmars från det nuvarande sjömannsskattesys-

temet. Enligt förslagen pressas den ombordanställda att ta på sig betydande utökning av nu gällande arbetstid. Detta skulle medföra en större arbetsbörda och längre ombordvarotid.

Föreningen poängterar i sammanhanget att befälets speciella kunskaper naturligtvis skall utnyttjas under den tid de är ombord. I dag är arbetstiden minst 8 timmar om dagen vilket innebär 56 timmar per vecka. Dessutom kan de utnyttjas för ytterligare 13 timmars övertid per vecka, vilket innebär 69 timmar i veckan.

Föreningen ser det som orimligt både ur säkerhets- och social synpunkt att en styrman skulle arbeta upp till 10 månader per år utan någon form av ledighet. I modern utsjöfart förekommer det mycket sällan att fartyg blir liggande i hamn under så lång tid att det finns möjlighet att då ta ut någon ledighet.

Som framkommer även av utredningen medför en långvarig tjänstgöring ombord påfrestningar för den enskilde av såväl fysisk som psykisk natur. Dessutom tillkommer bundenhet, instängdhet, klimatförändringar, vibrationer och buller som stressfaktorer.

För den arbetstid som den ombordanställda gör utöver de 36 timmar som är ordinarie arbetstid iland utgår kompensation för tiden mellan 56 och 36 timmar per vecka med 1 timmes ledighet för 1 timme arbetad tid.

Övertid kompenseras med kontant ersättning eller med 1,2 timmars ledighet på vardag och 2 timmars ledighet på sön- och helgdag.

Detta innebär att befälet till sjöss har samma ordinarie arbetstid per år räknat som skiftgående personal i land.

Föreningen avvisar på det bestämdaste det förslag om förändringar i sjömansbeskattningen som innebär minskning av sjömansskatten efter 7–10 månader och sedan befrielse.

*Sveriges redareförening* anser utredarens förslag att sätta ned sjömansskatten efter viss tjänstgöring i fartyg i och för sig intressant. Föreningen förordar emellertid i första hand det förslag som föreningen fört fram i sin skrivelse 1982-01-29 till kommunikationsministern. Föreningen hänvisar vidare till att man vid förhandlingar mellan arbetsmarknadsparterna och generaldirektör Kaj Janéus biträtt en modell för reduktion av sjömansskattebetalning som innebär att staten avstår från 50 procent av den skatt som arbetsgivaren drar från arbetstagarerna enligt sjömansskattetablell.

Redareföreningen anser vidare att man bör genomföra det förslag rörande nyanseringar av sjömansskatten som förts fram i dessa förhandlingar och som finns redovisat i Janéus rapport till kommunikationsministern.

Förslaget att reducera sjömansskattebetalningen kan enligt föreningen sättas i kraft omedelbart. Samtidigt bör regeringen tillsätta en utredning som vidarebearbetar redareföreningens förslag om nedsättning i vissa fall av sjömansskatten och de övriga skatteförslag som nämns i Janéus rapport. Utredningen bör enligt föreningen arbeta skyndsamt så att resultatet kan redovisas under hösten 1982.

*Sveriges riksbank* konstaterar att i de bedömningar som utredningen gör antas lönekostnaderna falla lika mycket som skatten sänks. Det kan emellertid enligt riksbanken ifrågasättas om en sådan effekt nås. Det som närmast kan förväntas så snart en skattesubvention ges är att en process följer som mer eller mindre "äter upp" skattesubventionen. Lönestegringar tenderar efter hand att återställa kostnadsläget. Riksbanken ställer sig mot den bakgrunden tveksam till åtgärden i fråga. Frågan om beskattning av ombordanställda i närtrafik och fjärrtrafik måste enligt riksbanken lösas samtidigt i samband med överväganden om svensk sjöfarts framtid.

*TCO* framhåller att likformighet så långt möjligt bör utgöra riktlinje för skattesystemets utformning. *TCO* kan inte acceptera en ordning där man för olika branscher med ekonomiska problem utformar särskilda regler som innebär lättnader i beskattningen. Var och en, såväl anställd som företagare, måste bära sin andel av den offentliga servicens kostnader. Detta kan enligt *TCO* betraktas som lika naturligt som att alla är berättigade till att ta del av det samhälleliga utbudet av service. Mot den bakgrunden avvisar *TCO* det förslag som lagts fram i betänkandet.

*TCO* pekar samtidigt på behovet av att konstruktiva lösningar kommer till stånd i syfte att påverka kostnadssidan. *TCO* erinrar i sammanhanget om att de ombordanställdas organisationer bl. a. lagt fram en skiss till räntestöd.

*Vänerns hamnförbund* tillstyrker utredarens förslag om sjömansskatten under förutsättning att arbetsmarknadens parter kan komma överens om ett lämpligt system härför.

*Vänerns seglationsstyrelse* med instämmande från *statens vattenfallsverk* ser de av utredaren föreslagna förändringarna av sjöfolkets skatter och för partrederier som en möjlighet att stimulera anskaffningen av miljösäkrare tankfartyg.

**Innehåll**

Propositionen .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
1 Inledning .....	3
2 Sjöfartspolitiska överläggningar .....	5
3 Långsiktiga förutsättningar för svensk sjöfartsnäring och inriktning av statliga åtgärder .....	7
3.1 Långsiktiga förutsättningar .....	7
3.2 Inriktning av statliga åtgärder .....	10
4 Vissa planerade anpassningar av sjömansbeskattningen .....	13
4.1 Allmänt .....	13
4.2 Sammanläggning av olika inkomster vid beskattning ...	15
4.3 Beskattning av kostersättning, fri kost och engångsbelopp .....	16
5 Ekonomiskt stöd till sjöfarten .....	18
5.1 Allmänt .....	18
5.2 Nær-sjöfartsutredningens förslag till ändrad sjömansbeskattning m. m. ....	19
5.3 Stödets utformning .....	23
6 Överlåtelse av fartyg och utlandsetablering .....	29
7 Hemställan .....	32
8 Beslut .....	32
Bilaga 1 Sveriges redareförenings förslag till åtgärdsprogram .....	33
Bilaga 2 Svenska maskinbefälsförbundet, Svenska sjöfolksförbundet och Sveriges fartygsbefälsförening med förslag till åtgärdsprogram .....	36
Bilaga 3 Skrivelse från Svenska metallindustriarbetareförbundet, Svenska industritjänstemannaförbundet och Sveriges arbetsledareförbund .....	40
Bilaga 4 Generaldirektören Kaj Janérus med rapport från samtal med sjöarbetsmarknadens parter. ....	42
Bilaga 5 Sammanfattning av remissinstansernas yttranden över nær-sjöfartsutredningens (SOU 1981:103, Sjöfartens roll i trafikpolitiken) förslag om ändrad sjömansbeskattning. ....	51

