



Näringsdepartementet  
Transportenheten  
103 33 STOCKHOLM

REGERINGSKANSLIET	
Näringsdepartementet Registratör	
Ink	2011 -01- 24
T.M. Dnr.	N 2010/6763/

TE

Stockholm den 20 januari 2011

### Remiss SOU 2010:73 Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (N2010/6763/TE)

Sjöbefälsförbundet har beretts tillfälle att lämna synpunkter på rubricerade utredning. Förbundet får med anledning härav anföra följande.

Utredningsuppdraget har varit att se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Konkurrensförutsättningarna under svensk flagg skulle särskilt belysas. En stor brist är dock att utredningen i enlighet med direktiven inte omfattar skattefrågor. Med den nu nämnda begränsningen har utredningen varit förhindrad att komma med ett förslag till helhetslösning för den svenska framtida sjöfartspolitik.

De viktigaste grundstenarna i den nuvarande svenska sjöfartspolitik är dels sjöfartsstödet, som infördes år 2001, dels det sk TAP-systemet, som avtalades mellan sjöarbetsmarknadens parter år 1997 och som trädde kraft den 1 januari 1999. Dessa båda stödåtgärder tar sikte på att sänka besättningskostnaderna för svenska fartyg. Sjöfartsstödet innebär att all preliminärskatt som dras på sjömännens löner stannar kvar i rederiet samt att rederiet dessutom inte behöver erlägga statliga sociala avgifter. Stödet gäller handelsfartyg i internationell konkurrens, dvs även passagerarfartyg. TAP-systemet ger rederierna möjlighet att frångå de ordinarie kollektivavtalet på svenska fartyg och istället anställa besättningar från arbetskraftsexporterande länder, t ex Filippinerna, på "lokala villkor". TAP-systemet gäller bara lastfartyg i internationell trafik.

När sjöfartsstödet infördes år 2001 konstaterades i propositionen (2000/01:127) att stödet lägger ett tak för de statliga stödinsatserna när det gäller bemanningskostnaderna. "Det betyder följaktligen att det är näringsens aktörer som fortsättningsvis får det fulla ansvaret för att svenska fartyg kan möta den internationella konkurrensen". Förbundet delar uppfattningen att ytterligare stödåtgärder inte är lämpliga att genomföra. Däremot bör det vara möjligt att inom skattelagstiftningen hitta möjligheter till förändringar som gör svensk sjöfart mer konkurrenskraftig. Emellertid är det åtgärder som ligger utanför utredningsuppdraget.

Sjöbefälsförbundet delar utredningens uppfattning att svensk sjöfart har vissa konkurrensnackdelar i jämförelse med många sjöfartsnationer inom EU. Avsaknaden av tonnageskattesystem är en sådan nackdel. Vissa skatter och avgifter är också väsentligt högre än i konkurrerande länder. Till skillnad mot utredningen anser vi också att de höga avgifterna för registrering av fartyg i många fall är ett hinder för inflaggning till Sverige.

Utredningen anser vidare att den avgörande konkurrensnackdelen för svenskflaggade fartyg är de högre bemanningskostnaderna. Förbundet delar den uppfattningen när det gäller lastfartygen. Däremot har svenskflaggade passagerarfartyg konkurrenskraftiga bemanningskostnader, vilket bl a har inneburit en betydande inflaggning av utlandsägda passagerarfartyg till svensk flagg.

### 7.1 Samhällsekonomisk kostnad.

Utredningens samhällsekonomiska analys, som visar på en samhällsekonomisk kostnad för sjöfartsstödet, är knappast uppseendeväckande. Samma resultat kom ESO-rapporten "Att reda sig själv" fram till redan 1999. Det torde vara svårt att med strikt samhällsekonomiska metoder kunna visa att en stödberoende näring skulle kunna ge ett positivt bidrag till samhället.

I ett särskilt yttrande har två experter kritiserat bl a den samhällsekonomiska analysen. Experterna anser att analysen är för snäv. Förbundets uppfattning är att det ligger en del i denna kritik även om det kan vara svårt att påvisa svenskflaggade fartygs betydelse för uppkomsten av företag inom det maritima klustret och en ökad innovationsförmåga.

I analysen har inte heller betydelsen av en positiv bytesbalans belysts tillräckligt. Det anses inte korrekt att visa på en positiv bytesbalans i en bransch som har komparativa nackdelar. Eftersom bytesbalansen sedan mitten på 90-talet visat på överskott anses inte heller jämförelse av det skälet som relevant. Förbundet är förvånat över denna inställning. Ett ökat överskott i bytesbalansen borde vara till fördel för Sverige. Utredaren säger sig inte heller kunna utröna hur stor betydelse för bytesbalansen den svenskflaggade handelsflottan har. Även om det skulle kunna gå att påvisa ett bidrag till nettoexporten finns fortfarande problemet med de komparativa nackdelarna att ta hänsyn till. Ett närliggande område som inte har berörts är dock den omfattande verksamheten som svenska bemanningsbolag bedriver genom att hyra ut svenska sjömän till utländska rederier. Sammantaget torde dessa bemanningsbolag ha en nettoomsättning på närmare en miljard svenska kronor, vilket är ett klart bidrag till bytesbalansen utan komparativa nackdelar. Här kunde utredningen ha visat på ett starkt skäl till att vidmakthålla en högkvalitativ sjöbefälsutbildning i Sverige och dessutom komma med förslag hur en sådan arbetskraftexport skulle kunna underlättas genom skatteförändringar, som inte tär på samhällsekonomin.

### 7.2. Överväganden

Vi delar i allt väsentligt utredarens motiv till att bibehålla en svensk handelsflotta. I det särskilda yttrandet av två experter kritiseras den påstådda låga ambitionsnivån att bibehålla en svensk handelsflotta i nuvarande storleksordning. Enligt dessa experter finns utrymme för att mer effektivt ta tillvara de förutsättningar som finns inom svensk sjöfartsnäring och rent av öka antalet svenskflaggade fartyg utan omfattande samhällsekonomiska kostnader. Frågan är väl dock om det är lämpligt att införa stimulansåtgärder som ökar den svenska handelsflottan om det medför ökade samhällsekonomiska kostnader. Varken utredaren eller de två

experterna med avvikande mening lämnar något förslag på hur det ska gå till att öka den svenska handelsflottan utan ökade samhällsekonomiska kostnader.

Utredaren pekar också på att flera företrädare för sjöfartsnäringen har framfört att de saknar en tydlig politisk inriktning för den svenska sjöfartspolitik. Det är en något förvånande inställning om man ser till vad som utträttats rent sjöfartspolitiskt. Det grundläggande och absolut viktigaste sjöfartspolitiska beslutet togs för tio år sedan när sjöfartsstödet infördes. I propositionen uttalades ”Stödet blir en bekräftelse på långsiktigheten i den statliga sjöfartspolitik”. Sjöfartsstödet i kombination med TAP-överenskommelserna är helt avgörande för svensk sjöfarts överlevnad. Vissa åtgärder behöver dock vidtagas inom dessa områden. Sjöfartsstödet bör snarast utvidgas till att omfatta fler typer av fartyg enligt utredarens förslag och det finns ett behov av att reformera TAP-överenskommelserna. Övriga åtgärder som behöver vidtagas är på avgifts- och tillsynssidan samt inom skatteområdet.

### 7.3 Bedömningar och förslag

Utredaren anser att TAP-avtalen behöver omförhandlas för att tillåta fler TAP-ar ombord på svenska fartyg. Förbundet är positivt till att ta upp sådana förhandlingar. Emellertid kan vi konstatera att vår motpart, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, inte har visat någon förhandlingsvilja i detta avseende. Troligtvis beror denna motvilja på att om man sätter sig vid förhandlingsbordet i denna fråga så har man definitivt avslutat frågan om ett svenskt internationellt register.

Det måste också konstateras att det inte är de svenska befälen som inte är konkurrenskraftiga. Tvärtom, så har svenska redare svårt att konkurrera om svenska befäl, som i allt större omfattning söker sig till utländska redare där anställningsvillkoren är bättre. Rederiernas svårigheter att rekrytera svenskt befäl är en starkt bidragande orsak till den senare tidens omfattande utflaggning.

Förbundet anser inte att sjöfartsstödet bör naggas i kanten genom att en del destinerar till en innovationsfond. Svenska rederier erlägger redan idag betydande belopp i forskningspengar, bl a till projektet Lighthouse. Ett obligatoriskt bidrag till en innovationsfond skulle troligtvis föra med sig att övriga insatser uteblev eller minskades.

Förbundet anser också att fler kategorier av fartyg ska få del av sjöfartsstödet. Den nuvarande inskränktheten i vilka fartyg som ska få sjöfartsstöd har varit skadlig för sjöfartsnäringen, då livskraftiga och framtidsinriktade verksamheter hålls utanför stödordningen och har flaggats ut eller riskerar att flaggas ut.

Vad gäller regelförenklingar är det förbundets uppfattning att fartygstillsynen bör överföras till godkända klassificeringssällskap. Transportstyrelsens inspektörer bör koncentrera sig på tillsyn av arbetsmiljön ombord på fartyg och naturligtvis också tillsyn över klassificeringssällskapen.

Förbundet har inga invändningar mot att tonnageskatt införes. En sådan skatt innebär dock ytterligare ett stöd till sjöfartsbranschen och det vore rimligt att ställa krav på dem som mottar ett sådant stöd.

## **Svenskt internationellt register.**

Förbundet avvisar förslaget att införa ett svenskt internationellt register.

Ett svenskt SIS skulle få en annan karaktär än t ex det danska DIS och det norska NIS. I DIS finns huvudsakligen danskägda fartyg och i NIS huvudsakligen norskägda fartyg. I ett SIS skulle flertalet fartyg vara utlandsägda. Det finns egentligen endast ett svenskägt rederi av större format som skulle kunna använda sig av SIS (Wallenius). Övriga större rederier med svenskflaggade fartyg är utlandsägda. De finns inte heller så gott om svenskägda utlandsbaserade rederier, som skulle kunna tänka sig att flagga in till ett SIS.

Ett SIS skulle således i huvudsak komma att utnyttjas av utländska rederier för att komma åt svenska subventioner samt få möjlighet att okontrollerat under svensk flagg använda sig av låglönebesättningar. I kombination med att de fackliga rättigheterna föreslås bli inskränkta kommer med största sannolikhet Sverige, som förslaget ser ut, att av Internationella Transportarbetarefederationen (ITF) föras upp på listan över länder som tillhandahåller bekvämlighetsflagg i likhet med t ex Panama, Vanuatu och Cambodja.

Eftersom dessutom ett SIS skulle innebära en samhällsekonomisk belastning är det svårt att inse vitsen med en sådan konstruktion. I synnerhet som man enligt förslaget i utredningen måste göra allvarliga ingrepp i arbetsrättslig lagstiftning och medvetet bryta mot ratificerade internationella konventioner.

Det kan också konstateras att de ombordanställdas organisationer är villiga att omförhandla det sk TAP-avtalet i syfte att få till stånd konkurrenskraftiga villkor. Det behövs således inte ett SIS för att få konkurrenskraftiga bemanningskostnader. De som kräver ett SIS har därför som enda syfte att försöka inskränka de fackliga organisationernas förhandlingsrätt

### **Förslag:**

**SIS:** Så länge frågan om ett eventuellt SIS är öppen ligger all förhandlingsverksamhet mellan sjöarbetsmarknadens parter nere. Regeringen bör snarast kraftfullt markera att det inte är aktuellt med ett internationellt register i Sverige och överlämna åt parterna att hantera bemanningskostnaderna.

**Kompetensförsörjning:** Svensk befälsutbildning är av mycket hög klass. Det vittnar bl a det stora intresset från utländska rederier att anställa svenska befäl om. Det svenska sjöfartsklustret behöver även i framtiden svenskt befäl, vilket t o m den samhällsekonomiska analysen markerade. Därför bör staten underlätta för svenska befäl att tjänstgöra på utländska fartyg. Nuvarande skatteregler gör det mycket krångligt för svenska befäl att tjänstgöra utomlands. I internationell sjöfart sätts lönerna under förutsättning att de inte beskattas. Ett krav för skattebefrielse för sjömän som bor i Sverige men arbetar på utländska fartyg är dock att fartyget huvudsakligen måste gå i sk oceanfart. Sjömannen kan naturligtvis inte bestämma fartygets trad och ett fartyg kan vissa år anses gå i oceanfart och vissa andra år i annan fart, vilket medför att lönen i det senare fallet ska beskattas. Den här osäkerheten om beskattning gör att arbetsmarknaden för svenskt befäl i praktiken beskärs i onödan. De villkor som gäller för svenska sjömän som tjänstgör enligt de villkor som gäller enligt inkomstskattelagens kap 3 §12 (skattefria löner) regleras i det sk internationaliseringsavtalet mellan sjöarbetsmarknadens parter. Lönerna i detta avtal bestäms utifrån den förutsättningen att de är skattebefriade, dvs de är lägre än de löner som är avtalade på svenskflaggade fartyg. Den

samhällsekonomiska belastningen är väsentligt lägre än för besättningar under svensk flagg, eftersom sjöfartsstödet inte är applicerbart och endast de sk boenderelaterade sociala förmånerna åtnjuts av de svenska besättningar som tjänstgör på internationaliseringsavtal. De sk arbetsrelaterade sociala förmånerna, såsom pension och sjuklön, har istället reglerats genom kollektivavtal.

Förslag till ändring av 3 kap 12 § inkomstskattelagen: Förbundet föreslår att "oceanfart" utbytes mot "fjärrfart".

Denna enkla förändring innebär att kompetensförsörjningen till det svenska sjöfartsklustret säkras. Ett viktigt villkor är dock att sjöfartshögskolorna fortsätter att utexaminera sjöbefäl, som är konkurrenskraftiga på den internationella marknaden. Den nuvarande högkvalitativa utbildningen får under inga förhållanden försämrats. Svensk sjöbefälsutbildning har egentligen endast ett allvarligt problem. Det är bristen på utbildningsplatser ombord på fartyg. Enligt nuvarande regler för sjöfartsstöd krävs att rederierna tillhandahåller utbildningsplatser. Förbundet anser att dessa krav bör skärpas så att rederierna tvingas tillhandahålla fler utbildningsplatser. Vidare anser förbundet att utbildningsanstalterna aktivt i ökad utsträckning bör träffa överenskommelser med utländska rederier om utbildningsplatser.

Stockholm den 21 januari 2011

**Sjöbefälsförbundet**



Christer Themnér