

Ref KB
Occ 500

Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2015



National Library
of Sweden

1997:171

Betänkande 1 av Utredningen om
sjöfartens struktur- och kapitalsituation

Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft

SOU
1997:171

Betänkande 1 av Utredningen om
sjöfartens struktur- och kapitalsituation



Statens offentliga utredningar
1997:171
Kommunikationsdepartementet

Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft

Betänkande 1
av Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation
Stockholm 1997

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: fritzes.order@liber.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningsavdelning
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Tryckt av
REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1997

ISBN 91-38-20767-2
ISSN 0375-250X

Sammanfattning

Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft har försvagats i jämförelse med handelsflottorna i andra EU-länder och i Norge. Det kostar mellan 1,8 - 2,7 miljoner kronor mer per fartyg och år att segla under svensk flagg än att segla samma fartyg under t.ex. norsk eller holländsk flagg.

Utflaggningen har ökat under senare tid. Jag bedömer att om inga åtgärder vidtas så kommer utflaggningen att fortsätta under de närmaste åren.

Svenskflaggade fartyg bör ges konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders för att riksdagens mål att Sverige skall ha en handelsflotta av rimlig omfattning skall kunna nås.

Det naturliga och snabbaste sättet att skapa likvärdiga konkurrensvillkor är att i Sverige genomföra förändringar av beskattning och sociala avgifter av liknande slag som har beslutats i t.ex. Holland och Norge och som ryms inom ramen för Europeiska kommissionens nya riktlinjer. Konkurrensvillkoren blir då inte bara likvärdiga utan också lättare att jämföra. Eftersom detta förutsätter förändringar i skattelagstiftningen och mina direktiv inte tillåter att jag lägger några förslag i skattefrågor så avstår jag från att gå in på hur en sådan strategi skulle kunna genomföras.

Jag föreslår i stället att rederistödet ökas till 600 milj kr för 1998. Det medger en höjning av bidraget från nuvarande 29 000 kr per helårsanställd till 58 000 kr för att täcka kostnaderna för de sociala avgifterna.

För 1999 och följande år krävs en årlig prövning av rederistödets omfattning och utformning med beaktande av de förändringar i bemaning samt in- och utflaggning av fartyg, som kan bli följden av de avtal, som kommer att träffas mellan sjöarbetsmarknadens parter. Det

åligger Sjöfartsverket att i samråd med Rederinämnden svara för den uppföljning och utvärdering som erfordras.

Om det visar sig att riksdagens mål, att den svenska handelsflottan skall ges rimliga konkurrensvillkor, inte kan nås inom ramen för ett anslagsfinansierat rederistöd bör en annan strategi väljas.

1 Uppdraget och uppläggningsen av arbetet

Enligt direktiven skall jag utreda sjöfartens struktur- och kapitalsituation med inriktning på de mindre och medelstora rederierna. Direktiven tar upp tre områden som jag särskilt skall belysa. De avser den svenska sjöfartsnärings konkurrenssituation, effekterna av att den skattefria försäljningen upphör och slutligen struktur- och kapitalsituationen för i första hand de mindre och medelstora rederierna. Svensk sjöfartsnäring är ett betydligt vidare begrepp än den rederiverksamhet som bedrivs med svenskflaggade fartyg. Den omfattar hela den verksamhet som svenska rederier bedriver med av dem kontrollerade fartyg samt den kringliggande serviceverksamhet av olika slag som behövs. I detta betänkande behandlar jag huvudsakligen den svenskflaggade handelsflottans konkurrenssituation.

Den första delen avser alltså konkurrenssituationen mot bakgrund av den under senare tid snabba utvecklingen av sjöfartspolitikerna inom EU och i Norge. Denna del har jag enligt önskemål behandlat med förtur och resultatet av min genomgång av denna fråga redovisas i detta betänkande.

Regeringen har i beslut den 6 november 1997, mot bakgrund av vad som redovisades i årets budgetproposition, ytterligare utvecklat sin syn på det fortsatta sjöfartspolitiska arbetet.

Jag har inriktat mitt arbete på att diskutera problemen och möjligheterna för den svenska sjöfartsnäringsen med de berörda parterna. De under sensommaren och hösten träffade principöverenskommelserna om nya villkor för bemanning av svenska fartyg har gett mig en ny viktig förutsättning för mina överväganden. Det jag därefter har inriktat mig på är att bedöma hur staten bäst kan agera för att stödja den process som nu pågår mellan sjöarbetsmarknadens parter för att

sänka kostnaderna för svenskflaggade fartyg och därmed återhämta den under senare tid förlorade konkurrenskraften.

Jag har uppdragit åt Sjöfartens Analys Institut (SAI) att uppdatera den redovisning av den svenska rederinäringens konkurrenssituation som Sjöfartsverket överlämnade till regeringen i maj 1997. Enligt direktiven får jag inte lägga förslag som berör skattefrågor, men väl analysera effekterna av olika åtgärder på skatteområdet. Jag har för att kunna bilda mig en uppfattning om den under senare tid inom sjöfartsnäringen mycket diskuterade frågan om företagsbeskattningens betydelse för konkurrenskraften uppdragit åt Institutet för Företags-ekonomiska Fältstudier vid Handelshögskolan i Göteborg att belysa omfattningen av nuvarande rederibeskattning och beräknat utfall av s.k. tonnageskatt för rederiföretag. Båda dessa analyser jämte mina direktiv bifogas detta betänkande som bilagor.

2 Svensk sjöfartsnäring - en bakgrund

2.1 Sjöfart en internationell näring

Sjöfartens utveckling i modern tid beskrivs på ett ingående sätt i 1995 års Sjöfartspolitiska utredning (SOU 1995:112) Svensk sjöfart - näring för framtiden. Här lämnar jag för sammanhangets skull en kort bakgrund.

Sjötransportmarknaderna har alltid präglats av en i jämförelse med många landbaserade näringar hög grad av internationalisering. Under de senaste decennierna har internationaliseringen successivt ökat. Till bilden hör också en ökad konkurrens från länder med internationella fartygsregister med åtföljande låga bemanningskostnader, låga eller inga företagsskatter och i många fall oklara och bristande säkerhets- och miljökrav. Flera av dessa s.k. bekvämlighetsländer är inte primärt intresserade av sjöfart som en transporttjänst, utan främst av registreringsinkomster och andra intäkter från rederier som skriver sina fartyg i dessa länders register. Denna utveckling har bidragit till att den traditionella rederiverksamheten delats upp i olika verksamhetsgrenar som bl.a. ägarfrågor, befraktning, bemanning, teknik och frågor som gäller drift och operation av fartyg.

Den positiva utvecklingen med allt fler och större svenskflaggade fartyg bröts i samband med den s.k. oljekrisen i 1970-talets mitt. Kraftigt höjda råoljepriser och en vikande fraktmarknad slog hårt mot den relativt väl utvecklade och internationellt starka sjöfartsnationen Sverige. En betydande överkapacitet på världstonnage ledde till fallande fraktmarknader och en omfattande subventionsvåg.

Överkapacitet och bristande lönsamhet ökade användningen av internationella register för att sänka arbetskraftskostnaderna. Detta låg bakom den svenskflaggade handelsflottans kraftiga minskning under 1980-talet. Sålunda minskade antalet fartyg i det svenska registret från ca 600 under 1970-talets mitt till den nuvarande nivån på ca 250 fartyg. Samtidigt ökade svenska rederier antalet av dem kontrollerade fartyg under annan flagg. En liknande utveckling har ägt rum i många andra europeiska sjöfartsländer.

Utvecklingen sedan 1970-talet har inneburit att strukturen på den svenska handelsflottan skiftat karaktär. Processen kan generellt karaktäriseras som en omvandling av handelsflottan från linjetrafik, storbulk- och stortanktonnage till mer specialiserad kontrakts- och industrisjöfart. Således en utveckling från standardsjöfart i riktning mot tekniskt och arbetsorganisatoriskt mer avancerad sjöfart. Den svenska rederinäringen har dock behållit och såvitt avser t.ex. stortanksektorn ökat sin marknadsandel, men detta har i huvudsak skett med fartyg under annan flagg.

Sammantaget har utvecklingen lett till en kraftig reduktion av den industrialiserade världens andel av världshandelsflottan. År 1970 seglade ungefär 32% av världshandelstonnaget under EU-flagg. 1995 hade denna andel sjunkit till cirka 14%. Under samma period ökade de internationella registren sin andel från 19% till 38%. Utvecklingen har också medfört att antalet ombordanställda med hemvist inom EU minskat i motsvarande mån. Denna utveckling har medfört att i princip alla europeiska sjöfartsnationer vidtagit åtgärder i syfte att värna, stödja och ibland också utveckla sin sjöfartsnäring.

De kraftiga prisvariationerna på fartyg gör att marknaderna för fartyg är en naturlig del av rederiverksamheten och ibland lika viktig för rederiernas lönsamhet som den rena transportfunktionen. Prisvariationerna medför i kombination med de höga investeringskostnaderna att beslut om försäljning och köp av fartyg är av stor betydelse för rederiernas resultat och långsiktiga konkurrensförmåga.

Den statliga sjöfartspolitikerna och rederistödet

Även den svenska staten har sedan 1980-talet vidtagit olika åtgärder i syfte att försöka motverka utflaggning av svenska fartyg. Motiven som angetts i olika sjöfartspolitiska beslut kan sammanfattas i följande tre centrala mål.

Effektivitetsmålet som syftar till att skapa förutsättningar för en effektiv utrikeshandel.

Det handelspolitiska målet som syftar till att tillvarata sjöfartsnäringens möjligheter att stärka Sveriges bytesbalans.

Beredskapsmålet som syftar till att trygga Sveriges utrikeshandel vid ekonomiska eller politiska krissituationer.

Efter hand har ytterligare några delmål kommit att få betydelse.

Det sysselsättningspolitiska målet som syftar till att skapa en bestående sysselsättning för svenskt sjöfolk.

Det sjösäkerhets- och miljöpolitiska målet som har fått en allt mer framträdande roll och som jag för min del också vill understryka.

Som en följd av riksdagens sjöfartspolitiska beslut 1996 att den svenska sjöfartsnäringen skulle ges rimliga konkurrensvillkor beslutade riksdagen att det befintliga rederistödet skulle ges en långsiktig inriktning och gälla under en period av fem år inom en ram av 400 miljoner kr per år. Stödet lämnas under förutsättning att rationaliseringsarbetet i branschen fortsätter och att berörda rederier ställer praktikplatser ombord till förfogande.

Sammantaget har detta branschstöd minskat sedan slutet av 1980-talet. Det beror på att utflaggningen medfört att antalet fartyg i den svenska handelsflottans minskat och att bidraget för att täcka de sociala avgifterna minskat från 38 000 kr till 29 000 kr per helårsanställd. Utvecklingen av rederistödet framgår av nedanstående tabell 2.1.

Tabell 2.1 Rederistödets storlek 1989/90-1995/96 (milj. kr)

Budgetår	Bidrag för sjömansskatt	Bidrag till socialavgifter	Totalt
1989/90	231,0	220,4	451,4
1990/91	261,3	237,0	498,3
1991/92	229,9	243,2	473,1
1992/93	226,4	232,1	458,5
1993/94	215,9	160,1	376,5
1994/95	211,6	142,7	354,3
1995/96 *)	330,9	141,2	472,1

*) Budgetåret 1995/96 omfattade 18 månader, beräknat för 12 månader
uppgick stödet till 389 milj. kr

Källa Rederinämnden

3 Dagens svenska sjöfartsnäring

Svensk sjöfartsnäring består inte enbart av rederiverksamhet, utan också av hela den omkringliggande strukturen med hamnar, mäklare, agenter, försäkringsbolag, klassificeringssällskap, bemannings- och utrustningsföretag m fl. I SOU (1995:112) angavs att sammanlagt drygt 520 företag kan räknas till näringen. Totalt omsatte dessa företag cirka 44 miljarder kronor år 1993 och sysselsatte cirka 27 000 personer. Av antalet företag i branschen var 250 företag sysselsatta med rederiverksamhet med en sammanlagd omsättning på cirka 27 miljarder kronor. De direkt rederianställda var 1996 ca 15 000.

Därutöver beräknades cirka 33 000 personer vara sysselsatta i verksamheter med nära anknytning till svensk sjöfart, i övriga transportnäringar, privata tjänsteföretag och verkstadsindustri.

Den svenska handelsflottan består idag av ca 250 fartyg med en storlek över 300 brt. Därutöver finns det cirka 350 fartyg som kontrolleras av svenska intressen. Den svenskflaggade handelsflottan har minskat under 1990-talet, men i en lägre takt än under 1980-talet. Till denna utveckling har sannolikt den förda politiken och statsstöden bidragit, men också rationaliseringsarbetet. Figur 3.1 nedan visar hur den svenskkontrollerade flottan har utvecklats de senaste 50 åren.

Figur 3.1 Den svenskkontrollerade handelsflottans utveckling under åren 1950 - 1996 avseende fartyg över 100 bruttoregister-ton.



Efter en viss men begränsad minskning mellan 1991 och 1994 ökade antalet svenskkontrollerade fartyg åren 1995 och 1996. Även antalet svenskflaggade fartyg ökade under de två senaste åren. Nettoökningen av antalet svenskflaggade fartyg har dock under 1997 förbytts i en minskning fram till och med september med 15 fartyg.

4 De nya konkurrensvillkoren

4.1 Allmänt

Även om konkurrenssituationen generellt är densamma för många industrinationer inklusive de nordiska, har sjöfartsfrågorna drivits med olika nationella förtecken som inte går att hänföra till sjöfarten som näring. Bl.a. påverkar finans-, sysselsättnings- och regionalpolitiska frågor sjöfartspolitikerna.

Utvecklingen på det sjöfartspolitiska området inom Europa kännetecknas av att allt fler länder vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sina handelsflottor. Sådana åtgärder har bestått i inrättande av internationella register och olika statliga stöd till sjöfarten. Denna utveckling har under senare år accentuerats.

Europeiska kommissionen har nyligen gjort en sammanställning över förekommande stödformer för sjöfarten. Om Österrike frånräknas och Norge, såsom EES-land räknas med, visar det sig att samtliga femton länder vidtar åtgärder för att reducera bemanningskostnaderna. Tio länder medger olika fonderingsmöjligheter för rederierna. Reducerad bolagsskatt eller användande av tonnageskatt tillämpas av tio länder. Investeringsstöd lämnas i sju länder. Särskilda avskrivningsregler finns i sex länder. Någon form av internationellt register finns i tolv länder.

En åtgärd som under senare tid uppmärksammas särskilt är ersättandet av traditionell bolagsskatt med s.k. tonnageskatt. Sistnämnda skatt tas ut som en fast avgift relaterad till fartygets storlek och skall erläggas oavsett om rederiet går med vinst eller förlust. I förhållande till bolagsskatt innebär tonnageskatten en väsentligt lägre skatt, om

rederiet går med vinst. Grekland har använt denna skatteform sedan länge. Holland och Norge har på sistone infört tonnageskattning och den tyska regeringen har föreslagit ett sådant system i Tyskland.

4.2 Holland

I Holland har en rad sjöfartspolitiska åtgärder vidtagits för att stärka den holländska sjöfartsnäringsens internationella konkurrenskraft. Åtgärderna syftar till att utveckla sjöfartsnäringen så att den kan bidra till ekonomisk tillväxt och ökad sysselsättning.

De sjöfartspolitiska åtgärderna, som i allt väsentligt trädde i kraft den 1 januari 1996, består kortfattat av följande element.

Lindring av rederibeskattningen genom införande av ett s.k. tonnage-skattesystem. Detta system fungerar så att vinst av rederirörelse fastställs genom att de enskilda fartygens storlek mätt i nettoregisterton multipliceras med vissa schablonmässigt bestämda belopp. På det sålunda framräknade beloppet erläggs bolagsskatt med 35 % i sedvanlig ordning. Avskrivning tillåts med 11,8 % på bokfört värde. Härutöver finns möjligheter till snabbare avskrivning med 20 %. Såväl juridiska som fysiska personer kan begagna sig av systemet. Verksamheten måste ha sin strategiska bas och flertalet av sina ledningsfunktioner i Holland. Rederierna kan välja mellan att tillämpa traditionell beskattning eller tonnageskattning. Den valda metoden skall gälla för en period av tio år. Metoden får tillämpas om inkomsten härrör från driften av ett fartyg. Något krav på att fartyget skall ha holländsk flagg finns inte.

Sänkning av bemanningskostnaderna genom att arbetsgivaren tillåts behålla en större del av skatt inklusive sociala avgifter på ombordinkomst. En reducering sker med 38 %. Fysiska personer har en inkomstskatt i intervallet 37,5-60 %. Det innebär att rederiet i praktiken inte behöver erlägga någon skatt eller några sociala avgifter som avser manskap och undgår merparten av dessa kostnader för befäl. *Lättnader i reglerna för bemanning* av fartyg med avseende på ombordbefattningar samt nationalitet hos besättningen. Minimikravet utgörs av en holländsk befälhavare. Sjöfartsinspektionen skall vid

fastställande av bemanningsbeslut beakta de internationella reglerna för bemanning av fartyg.

Slopande av nationella särkrav beträffande fartygssäkerhet och miljöskydd.

Den holländska statens kostnader för lindrad rederibeskattnings och sänkta bemanningskostnader enligt ovan beräknas uppgå till ca 95 miljoner ECU (790 milj kr) per år. Europeiska kommissionen har godkänt stödet och uttalat att det ligger inom ramen för EU:s riktlinjer.

4.3 Norge

Sedan 1987 finns det i Norge ett öppet register (NIS) vid sidan av det ordinarie nationella (NOR). I NIS-registret kan utländsk arbetskraft anställas på lokala avtal utan att inkomstskatt eller sociala avgifter betalas i Norge.

Ökad konkurrens från bl.a. NIS-fartyg medförde rekryteringsproblem för det ordinarie fartygsregistret vilket var en viktig orsak till att staten införde ett bemanningsstöd till lastfartyg och passagerarfärjor i det norska nationella registret (NOR).

För ombordanställda skrivna i Norge medges numera också stöd till NIS-fartyg förutsatt att fartyget har fastställd säkerhetsbemanning och att halva besättningen är från Norge.

Sammantaget uppgick stödet till cirka 340 miljoner norska kronor 1996. Härutöver utgick stöd med 75 miljoner norska kronor till praktikbefattningar ombord.

Stortinget beslutade i juni 1996 införa ett tonnageskattesystem som ett valfritt alternativ till den ordinarie bolagsskatten. Villkoren för att omfattas av systemet är i korthet följande.

- Rederiverksamheten måste bedrivas av ett norskt aktiebolag.
- Företaget skall äga eller hyra fartyg för användning i verksamheten.
- Företaget får inte äga annat än fartyg.
- Företaget får inte bedriva andra verksamheter än sjöfart.

- Företaget får inte ha några anställda. Det innebär att personalfunktionen måste ombesörjas av ett fristående managementföretag
- Ett rederi som enbart opererar inhyrt tonnage omfattas inte av systemet.

Ingen skatt utgår på överskott i rederiverksamheten. Utdelning av vinster beskattas i sedvanlig ordning med 28% hos företaget.

4.4 EU:s sjöfartspolitik

Mot bakgrund av erfarenheterna från de år 1986 beslutade sjöfartspolitiska riktlinjerna inom EU och den även därefter fortgående minskningen av fartyg i EU-ländernas fartygsregister har Europeiska kommissionen arbetat med ett nytt sjöfartspolitiskt program.

Våren 1996 presenterade kommissionen en vitbok om sjöfartspolitiken, benämnd *Towards a New Maritime Strategy*. Efter inhämtande av bl.a. medlemsländernas synpunkter togs den upp till diskussion i Ministerrådet, som i december 1996 antog en, sånär som på en punkt, enhällig resolution i frågan. Resolutionen syftade till att främja en gemenskapsflotta och sysselsättning för gemenskapens sjöfolk.

I maj 1997 fastställde Europeiska kommissionen nya riktlinjer för statligt stöd till sjöfartsnäringen. Riktlinjerna ger jämfört med de som tidigare gällt betydligt utökade möjligheter till stöd och stödformerna är fler och flexiblare.

Som mål för stöd anges att

- utveckla sysselsättningen inom EU både till sjöss och i land,
- bevara och utveckla maritim kunskap inom EU,
- öka säkerheten och miljöskyddet.

Andra mål är att verka för ett uthålligt transportsystem och som en del av detta att stödja den europeiska närsjöfarten.

Den allt mer överskuggande ambitionen är att skapa en politik som säkerställer kommersiell kontroll och ägande av fartyg med ett EU-land som bas. Direkt relaterat till detta är konkurrenskraften på längre sikt och därmed också rekryterings-, utbildnings, forsknings- och utvecklingsfrågor.

Som EU-register räknas, förutom nationella register i medlemsländerna, följande register:

- Danska internationella registret (DIS)
- Finska listan (LIS)
- Tyska internationella registret (ISR)
- Luxemburgs andra register
- Madeiras internationella register (MAR)
- Kanarieöarnas register
- Gibraltarregistret

Följande register är inte EU-register.

- Kerguelen
- Holländska Antillerna
- Hongkong
- Isle of Man
- Bermuda
- Cayman Islands

Inom bl.a. följande områden får stöd ges enligt riktlinjerna om statsstöd till sjöfartsnäringen.

Offentlig service

Hit hör av staten upphandlade transporttjänster till regioner som inte kan kommersiellt bära en tillräcklig transportservice.

Fiskala och sociala insatser

Dessa delas in i två kategorier, arbetskraftsrelaterade åtgärder respektive företagsbeskattning.

Arbetskraftsrelaterade stöd får uppgå maximalt till vad som motsvarar skatt och sociala avgifter.

Stöd relaterade till företagsbeskattningen kan avse lägre skattesats, tonnageskatt, gynnsamma avskrivningsregler, fondering av vinstmedel vid fartygsförsäljningar för nyinvesteringsändamål. Många av dessa varianter tillämpas i flera länder i Europa.

Rekrytering, träning och utbildning

Under förutsättning att det inte är diskriminerande och full insyn medges får staten stödja träning ombord på fartyg, utbildning och forskning och projekt som syftar till utveckling inom områden som säkerhet och miljö.

Investeringsstöd

Stöd tillåts generellt inte. Undantag kan vara specialfartyg för forskning eller uppgradering av fartyg utöver den normala standarden av säkerhets- och/eller miljöskäl. Stöd av denna typ förekommer i bl.a. Tyskland, Frankrike och Portugal.

5 Analys av konkurrenskraften

5.1 Allmänt

Beroende på bl.a. fartygstyp, storlek, ålder, anskaffningsvärde och bemanningsformer varierar driftskostnaden kraftigt för enskilda fartyg. Kapitalkostnadsandelen kan variera från 20-70 % och bemanningskostnaden från 5-30 %. Priset för arbetskraft och kapital liksom priset för material och tjänster sätts på en helt internationell marknad där efterfrågan och utbud styr prissättningen.

Prissättningen påverkas av att sjöfartsnäringen i framför allt industri-länderna omfattas av olika nationella regelverk som påverkar kapital- och arbetskraftskostnaderna. Även om effekterna av de olika reglerna och subventionerna är små, sett i relation till hela omsättningen i sjöfartsnäringen, kan de vara helt utslagsgivande på marginalen för konkurrenskraften och för lönsamheten för enskilda rederier.

Enbart skillnaden i arbetskraftskostnaden för de rederier, exklusive färjerederier, som fanns i det svenska registret 1996 med ca 200 stödberättigade fartyg, jämfört med NIS eller holländskt register, kan uppskattas till 350-550 miljoner kr. Detta motsvarar ca 35- 50 % av den totala arbetskraftskostnaden för fartyg med stöd under svensk flagg.

5.2 Bemanningskostnaderna

Genom tillkomsten av de internationella registren fick sjöfarten en helt internationell arbetskraftsmarknad som i dag uppgår till ca 1,2 miljoner ombordanställda motsvarande 0,05 % av världens

samlade arbetskraft. Enbart i Norge kommer 45 000, av totalt 55 000 personer som sysselsätts ombord i norskflaggade fartyg, från andra länder.

För sjöfarten har internationaliseringen av arbetskraftsmarknaden inneburit en snabb ökning av antalet ombordanställda från främst Fjärran Östern. Ungefär 75 000 arbeten för sjöfolk har gått förlorade mellan åren 1985 och 1995 inom EU. Fortfarande svarar dock OECD-länderna för 40 % av de högutbildade befattningshavarna.

De närmaste åren förväntas världshandeln växa samtidigt som en rad olika nya internationella säkerhets- och miljökrav ökar kraven på utbildningen. Detta bedöms leda till ett betydande underskott på utbildat sjöfolk.

Jag avser att i slutbetänkandet ta upp bl.a. utbildnings- och kompetensfrågorna.

Genom att efterfrågan kommer att styra lönesättningen för välutbildade befattningshavare kommer löneskillnaden mellan olika nationaliteter att minska. Samtidigt möter industriländerna den allt hårdare konkurrensen med att helt eller delvis reducera skatt och sociala avgifter för sjöfolk, vilket förstärker denna utveckling.

Dessa tendenser innebär att industriländerna inte behöver förlora arbetstillfällen vad gäller kvalificerat sjöfolk till lågkostnadsländer i samma omfattning som under de senaste 20 åren.

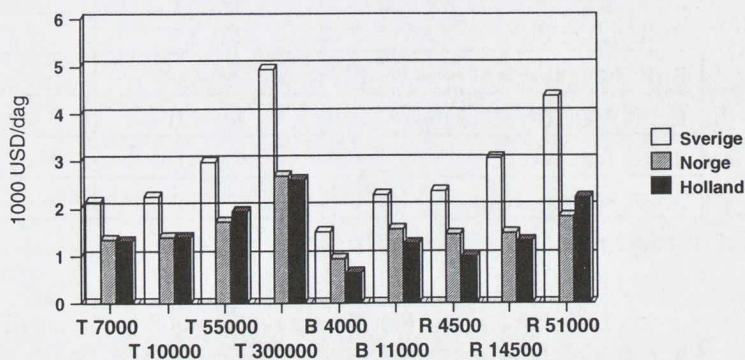
I bilaga 2 finns en uppdaterad analys av den svenska rederinäringens konkurrenssituation. Jag sammanfattar i det följande de huvudsakliga resultaten av denna analys.

En genomgång av fartyg i det svenska registret visar att det av flera olika skäl finns betydande skillnader mellan arbetskraftskostnadsnivån i relativt likartade fartyg. Enskilda rederiers sätt att driva och organisera verksamheten kan resultera i 10-15 % skillnad i arbetskraftskostnaden för ombordanställda i likartade fartyg under svensk flagg.

Nedan redovisas arbetskraftskostnaden och i den därpå följande tabellen kostnadsskillnaden 1997 för olika fartygstyper och storlekar. Beräkningarna är baserade på en kurs av 7,50 kr per USA-dollar. I jämförelsen med holländsk flagg kommer befäl från Holland, medan övriga befattningar innehas av andra nationaliteter. Reduceringen av

skatt och sociala avgifter minskar kostnaden med 30 % i Holland och med 25 % i Sverige.

Figur 5.1 Arbetskraftskostnad 1997 för svensk och holländsk flagg samt NIS utan stöd, T=tankfartyg, B=bulkfartyg, R=ro-ro-fartyg (1000 USD/dag)



Källa: Sjöfartens Analys Institut

För fartyg registrerade i NIS kan rederiet välja mellan alternativet norsk säkerhetsbesättning som berättigar till stöd för den norska besättningen eller att bemanna fartyget med fler utländska medborgare. Den senare varianten har valts i jämförelsen nedan.

Tabell: 5.1 Skillnad i arbetskraftskostnad 1997, svensk flagg jämfört med holländsk flagg och NIS utan stöd (milj. kr).

Miljoner SEK	Holland	Norge
Produkt tanker 7.000 dwt	2,0-2,5	2,0-2,5
Produkt tanker 11.000 dwt	2,0-2,5	2,0-2,5
Produkt tanker 55.000 dwt	2,5-3,0	3,0-3,5
VLCC 300.000 dwt	6,0-9,0	6,0-9,0
Bulk 4.000 dwt	2,0-2,5	1,5-2,0
Bulk 11.000 dwt	2,5-3,0	2,0-2,5
RoRo 4500 dwt	3,5-4,0	2,0-2,5
RoRo 14500 dwt	4,5-5,0	4,0-4,5
RoRo 50.000 dwt	5,5-6,0	6,0-6,5

Källa Sjöfartens Analys Institut

Kostnadsnackdelen för de mindre tankfartygen beräknas till 38 % jämfört med NIS utan stöd och 39 % mot Holland. För de större fartygen ökar kostnadsnackdelen och genomsnittet för samtliga fartyg är 44 % jämfört med NIS utan stöd och 47 % mot Holland.

Skillnaden i kalkylen vad gäller alternativet Holland förklaras av följande.

- *Ett högre arbetstidsuttag per anställd* i Holland. Antalet anställda per befattning beräknas till i genomsnitt 1,7 i Holland och 2,0 i Sverige. I Holland finns ett system med General Purpose Officers som skapar möjligheter till större flexibilitet vid arbetstidsplaneringen ombord. Användningen av G P O förutsätter högteknologiska fartyg som bl.a. medger övervakning från bryggan av obemannade maskinrum.
- *Reduceringen av skatter och sociala avgifter* motsvarar 30 % av den totala arbetskraftskostnaden i Holland och 25 % i Sverige.

- *Användande av olika nationaliteter.* Vanligtvis tecknar de nationella fackliga organisationerna avtal med de ombordanställda samtidigt som avtal också upprättas med de fackliga organisationerna från de anställdas hemländer.

Om kalkylen för svenska fartyg räknas om med de villkor som gäller i den holländska kalkylen framkommer att skillnaden mellan Sverige och Holland kan förklaras av följande komponenter.

Ökad flexibilitet vad gäller tjänstgöringsperiodens längd och arbetsplansplaneringen ombord inklusive högre arbetstidsuttag per anställd förklarar ca 40 %. Större reducering av skatter och sociala avgifter ger ca 15 %. Möjligheten att anställa sjöfolk med olika nationalitet med anpassade avtal svarar för ca 45% av skillnaden.

I bilaga 2 redovisas även en uppföljning av Sjöfartsverkets analys av konkurrenskraften från maj 1997 som kompletterats med två kalkyler baserade på en antagen bemanning med hälften svensk och hälften utländsk besättning (50/50).

Av de olika fartygstyper som Sjöfartsverket redovisade i maj 1997 har här ett 7 000 dwt produkttankfartyg valts som ett typfartyg i analysen av konkurrenskraften.

Ett alternativ med nuvarande svenska stöd redovisas. Ett annat alternativ visas i vilket 50% av besättningen är utländsk och den svenska delen av besättningen omfattas av nuvarande svenskt stöd. Ett tredje räkneexempel visar resultatet med 50% utländsk besättning och där kostnaderna för den svenska delen av besättningen har minskats med skatt och sociala avgifter fullt ut. Alla alternativ ryms inom ramen för EU:s nya riktlinjer.

Som jämförelse har en kalkyl med ett NIS-fartyg gjorts. Förutsättningen för denna kalkyl är norsk säkerhetsbemanning och nuvarande stöd (refusion). Även ett holländskt alternativ redovisas.

Det skall noteras att valet av nationalitet vid sammansättning av besättningen i de svenska kalkylerna bara utgör ett av många möjliga exempel.

Kalkylerna visar sammanfattningsvis att för det valda typfartyget kan merkostnaden för det svenska fartyget med nuvarande stöd beräknas till ca 1,8 milj kr per år jämfört med ett NIS-flaggat fartyg med norskt

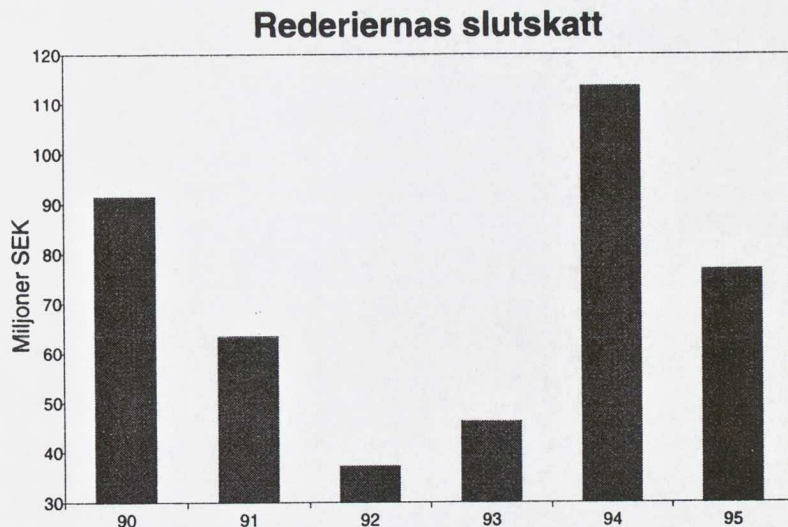
statligt stöd och ca 2,7 milj kr per år jämfört med det holländska fartyget. Tillämpas en modell som medger s.k. blandade besättningar räknat efter ett 50/50-alternativ och nuvarande stöd kommer det svenska fartyget i paritet med NIS-fartyget. Kompletteras denna modell med ett ökat bidrag för att täcka de sociala avgifterna full ut närmar sig det svenska fartyget det holländska fallet. Kvar står en kostnadsnackdel om ca 0,2 milj kr per år för det svenska typfartyget.

5.3 Företagsbeskattningen

Företagsbeskattningen kan ses dels som en kostnadsfråga, dels som en kapitalanskaffnings- och finansieringsfråga. Analysen i det följande, som återfinns i bilaga 3, syftar till att kartlägga företagsskattens kostnadspåverkande effekt.

En undersökning av rederiernas inbetalning av bolagsskatt under åren 1990-1995 visar att de har betalt in 429 milj kr, vilket ger ett genomsnitt på 71 milj kr per år. Sex rederier har betalat in ca 300 milj kr. De 59 undersökta rederierna svarade tillsammans för 97, 5 % av rederibranschens omsättning under första halvåret 1997.

Figur 5.2 Slutlig skatt för svenska rederier 1990-95 (milj kr).



En uppskattning av hur mycket skatt rederierna skulle ha betalat med ett tonnageskattesystem under samma period visar att statens skatteinkomster skulle ha uppgått till mellan 15 och 25 milj kr per år 1990-1995, att jämföra med utfallet, som alltså var i genomsnitt 71 milj kr per år.

TABLE 1
Estimated Parameters of the Generalized Pareto Distribution



The estimated parameters of the generalized Pareto distribution are shown in Table 1. The estimated parameters are generally close to the true parameters, with the exception of the shape parameter α , which is estimated to be 0.4. This is due to the fact that the shape parameter α is not identifiable from the data, and the maximum likelihood estimates of the parameters of the generalized Pareto distribution are biased and inconsistent.

6 Överväganden och förslag

6.1 Utgångsläget i oktober 1997

I detta betänkande har jag koncentrerat mig på de för den svenska sjöfartsnäringen övergripande och akuta problem som den snabbt försämrade konkurrenskraften för den svenskflaggade handelsflottan i förhållande till andra europeiska länders handelsflottor lett till. Utflaggningen från det svenska registret har ökat under det senaste halvåret och risken för en ytterligare och accelererad utflaggning är överhängande. Den direkta anledningen till denna konkurrensförsvagnings är bl.a. den ändrade sjöfartspolitik i Holland följt av i stort sett motsvarande förändringar i Norge. Denna politik har genom EU:s nya riktlinjer för tillåtet statsstöd blivit vägledande för den europeiska sjöfartspolitik. Parterna på den svenska sjöarbetsmarknaden har med insikt om de nya konkurrensvillkorens betydelse träffat principiellt viktiga överenskommelser för att skapa förutsättningar för en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring.

Den sjöfartspolitiska utvecklingen inom EU och i Norge har varit snabb och medfört stora förändringar under den senaste tiden. Denna utveckling har ställt svensk sjöfartsnäring i en ny besvärlig situation kort tid efter riksdagens långsiktiga inriktningsbeslut i december 1996. Det som nu är de sjöfartspolitiska ramarna inom EU, fastställda i maj 1997, kunde dock delvis förutses vid tiden för riksdagsbeslutet. Därför framhölls i propositionen (1996/97:1) betydelsen av ett fortsatt sjöfartspolitiskt arbete i Sverige.

Sjöfartsverket noterade i sin rapport till regeringen i maj 1997 att den tidigare inflaggningen till Sverige hade förbytts i utflaggning. Tre

fartyg hade under våren flaggats om till det norska internationella registret (NIS). Sedan rapporten lämnades har ytterligare 16 fartyg flaggats ut och för ett antal fartyg pågår förhandlingar eller förberedelser för utflaggning. En viss avvaktande attityd råder för närvarande.

Den försämrade konkurrenskraften för den svenskflaggade handelsflottan har som tidigare nämnts lett till att parterna på sjöarbetsmarknaden under hösten 1997 träffat principavtal om nya villkor för bemanning av svenskflaggade fartyg. Syftet med överenskommelserna är att sänka bemanningskostnaderna och därigenom stärka handelsflottans konkurrensvillkor i förhållande till fartyg som är registrerade i andra länders register. Principöverenskommelserna kommer dock inte att ge några omedelbara resultat utan kommer att ge effekt successivt i takt med att lokala överenskommelser kan träffas och genomföras.

Naturliga utgångspunkter för mina bedömningar har varit 1996 års sjöfartspolitiska beslut innefattande de mål och riktlinjer för den statliga sjöfartspolitiken som riksdagen för mindre än ett år sedan lade fast. Där sägs att den svenska sjöfartsnäringen skall ges rimliga konkurrensförutsättningar som i sin tur skall ge förutsättningar för att kunna behålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig omfattning. Regeringen har i årets budgetproposition (prop 1997/98:1, utgiftsområde 22, s 46) redan uppmärksammat frågan och kortfattat redovisat en allmän inriktning av statens fortsatta engagemang på det sjöfartspolitiska området för att möta den nya situationen. I beslut den 6 november 1997 har regeringen utvecklat sin syn på det fortsatta sjöfartspolitiska arbetet.

I beslutet uttalar regeringen att sjöfarten har stor betydelse för den svenska utrikeshandeln och för det svenska näringslivet och att riksdagens sjöfartspolitiska beslut ligger fast men bör kompletteras. Parternas träffade principöverenskommelser har föranlett regeringen att skyndsamt genomföra en analys av erforderliga förändringar av berörd lagstiftning. En proposition i ärendet beräknas kunna föreläggas riksdagen i sådan tid att den kan behandlas under våren 1998. Regeringen har vidare uttalat att man avser att undersöka möjligheten att öka bidraget till de ombordanställdas sociala skydd från dagens

29 000 kr per helårsanställd till en högre nivå. I beslutet har regeringen angett att som ett villkor för att en proposition i frågan skall föreläggas riksdagen gäller att de ramavtal som förutsätts i förhandlingsprotokollen skall föreligga.

Det finns redan mycket fakta i form av kartläggningar och studier om sjöfartens konkurrensvillkor. Den Sjöfartspolitiska utredningens omfattande material utgör en god grund. I maj 1997 redovisade Sjöfartsverket den första årliga rapporten om den svenska sjöfartsnärings konkurrenssituation. Sjöarbetsmarknadens parter har också överlämnat underlag och material som belyser konkurrensvillkoren. Jag har haft kontakter och diskussioner med berörda parter och även med enskilda rederier om konkurrensvillkoren. Mot denna bakgrund redovisar jag i det följande mina överväganden och förslag om hur jag anser att den svenskflaggade handelsflottans konkurrensvillkor kan stärkas.

6.2 Innebörden av gällande sjöfartspolitiska mål och riktlinjer

1996 års sjöfartspolitiska beslut innebär, som tidigare nämnts, att riksdagen tagit ställning för en långsiktig inriktning av den statliga sjöfartspolitiken med det övergripande målet att svensk sjöfartsnäring skall ges rimliga konkurrensvillkor i syfte att kunna behålla en svenskflaggad handelsflotta av rimlig storlek.

Målet att Sverige skall ha en handelsflotta av rimlig storlek har funnits med sedan lång tid i statsmakternas olika sjöfartspolitiska beslut. Enligt min bedömning är innebörden av detta mål att handelsflottan inte får bli påtagligt mindre än vad den är idag för att den skall kunna spela den roll för svensk ekonomi, sysselsättning och för landets försörjning i händelse av avspärning m.m. som förutsatts i de olika utredningar som legat till grund för riksdagens ställningstaganden.

Det enligt min mening principiellt nya och betydelsefulla i 1996 års riksdagsbeslut är den långsiktiga inriktningen och att riksdagen lyfter fram rimliga konkurrensvillkor som en central fråga. Frågan om vad

som är rimliga konkurrensvillkor kan besvaras med en jämförelse med de villkor som gäller i andra utvecklade sjöfartsnationer i Europa. Det är inte rimligt eller önskvärt att Sverige och dess sjöfartsnäring eftersträvar konkurrensvillkor som tillämpas i vissa utomeuropeiska nationer med s.k. bekvämlighetsflagg. Det är däremot naturligt att den svenskflaggade handelsflottan ges likvärdiga konkurrensvillkor med t.ex. de som gäller i andra EU-länder och som ligger inom ramen för EU:s nya sjöfartspolitik.

En anpassning av den svenska sjöfartsnäringens villkor till vad som tillämpas inom EU är nödvändig om riksdagens mål skall kunna tillgodoses. En sådan anpassning ligger i linje med riksdagens sjöfartspolitiska beslut från 1996. Den kan åstadkommas på olika sätt och EU:s riktlinjer ger också utrymme för olika nationella lösningar.

6.3 Bemanningskostnaderna

Av analysen i denna rapport framgår att bemanningskostnaderna i vid mening är det område inom vilket ytterligare insatser måste göras för att stärka den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft. De principöverenskommelser som parterna på sjöarbetsmarknaden har träffat under sensommaren och hösten måste ses som viktiga och bannbrytande steg i en process som skall leda till sänkta bemanningskostnader och ökad konkurrenskraft.

Det är viktigt att staten stöder den utveckling som nu har inletts av parterna. Arbetet med att anpassa det statliga regelverket till kommande avtal har redan påbörjats och bör bedrivas skyndsamt. Arbetet med ett förslag till en ny lag som skall ersätta den nuvarande sjöarbetstidslagen pågår också.

Genom ett samspel i dessa frågor mellan staten och parterna finns goda förutsättningar att förändringar i avtal och regelverk relativt snabbt kan ge effekt i form av förbättrade konkurrensvillkor. Ambitionen bör vara att den nya bemanningsmodell som innefattas i principöverenskommelserna skall kunna börja tillämpas från den 1 juli 1998.

6.4 Företagsbeskattningen

Frågan om företagsbeskattningens betydelse för konkurrenskraften har fått stor uppmärksamhet i den sjöfartspolitiska debatten med hänvisning främst till de förändringar som har genomförts i Holland och Norge. De översiktliga analyser som har gjorts i denna rapport pekar på att företagsbeskattningens betydelse för att sänka driftkostnaderna och därigenom påverka konkurrenskraften är begränsad. En förändrad företagsbeskattning skulle därför inte i detta avseende på något avgörande sätt förändra handelsflottans generella konkurrensvillkor. Vissa inslag i företagsbeskattningen kan däremot ha stor betydelse för rederiernas investeringsbeslut och därmed också påverka möjligheterna till modernisering och förnyelse av den svenska handelsflottan. Det handlar i första hand om fonderingsmöjligheter för att finansiera fartygsinköp. På detta sätt kan företagsbeskattningen för enskilda rederier i vissa lägen ha stor betydelse och på längre sikt påverka näringens konkurrenskraft. Enligt direktiven får jag inte lägga några förslag som rör skatter, men problemet kommer att belysas i slutbetänkandet som skall handla om sjöfartens struktur- och kapital-situation.

6.5 Sjömansskatt

Under arbetets gång har många synpunkter förts fram till mig om effekterna av att sjömansskatten avskaffas från 1998. Från parternas sida har det uttryckts farhågor om att reformen gör det svårt att behålla och rekrytera personal till svenska fartyg och att den förestående avtalsrörelsen kan kompliceras genom de nettolönesänkningar som inträder för vissa personalgrupper när sjömansskatten avskaffas. Det kan också på sikt bli svårare att rekrytera personal med nautisk/teknisk kompetens till uppgifter inom den maritima land-baserade verksamheten, t.ex. lotsar och sjöfartsinspektörer. Enligt mina direktiv ankommer det inte på mig att lägga några förslag när det gäller sjömansskatten. Jag vill dock redovisa de synpunkter som har framförts till mig och bekräfta att förändringen kommer att

genomföras i ett för näringen känsligt läge, som kan komma att negativt påverka den fortsatta utvecklingen. Enligt min uppfattning borde reformens effekter närmare analyseras och åtgärder övervägas för att mildra de negativa effekterna. Jag har noterat att regeringen i beslutet den 6 november 1997 har uttalat att man är beredd att följa upp effekterna av skatteomläggningen. Den högre skatt som reformen innebär kommer att belasta rederistödet med motsvarande belopp, vilket leder till att den nuvarande ramen redan av detta skäl behöver höjas.

6.6 Sammanfattande bedömning och förslag

Om inga åtgärder vidtas kommer utflaggningen att fortsätta under de närmaste åren. Det är också osäkert om utflaggat tonnage kommer att återflaggas till Sverige även om konkurrenssituationen senare förbättras. Det finns risk för att en utflyttning av rederiföretag bidrar till att fartyg som annars skulle ha flaggats in stannar under utländsk flagg.

Ett lyckosamt fullföljande av de principöverenskommelser om nya bemanningsregler, som parterna har träffat, kommer att avsevärt förbättra den svenska handelsflottans konkurrensläge. Detta kommer dock enligt min mening inte att räcka för att ge likvärdiga konkurrensvillkor i förhållande till t.ex. Norge och Holland. Det krävs också åtgärder från statens sida för att målet om rimliga konkurrensvillkor skall kunna nås.

Det naturligaste och snabbaste sättet att likställa konkurrensvillkoren med andra EU-länders och Norges är att i Sverige genomföra motsvarande förändringar, som dessa länder har gjort, vad gäller t.ex. beskattning och sociala avgifter. Konkurrensvillkoren blir då inte bara likvärdiga utan också lättare att jämföra. En sådan strategi nödvändiggör någon form av rederistöd, åtminstone övergångsvis, för att ge parterna möjlighet att genomföra de nya bemanningsvillkor, som ligger i de träffade principuppgörelserna.

Eftersom denna strategi förutsätter förändringar i skattelagstiftningen och utredningsdirektiven inte tillåter att jag lägger några förslag i

skattefrågor avstår jag från att närmare gå in på hur en sådan strategi skulle kunna genomföras.

Om denna väg inte är öppen återstår att fortsätta med den nuvarande svenska modellen för stöd till sjöfartsnäringen. Det innebär statligt stöd till rederierna under i huvudsak samma former som idag. Även när parternas principöverenskommelser har lett till minskade bemanningskostnader för den svenskflaggade handelsflottan kommer det att finnas en konkurrensnackdel gentemot exempelvis norska och holländska rederier. Dessa betalar i praktiken inte några eller i vart fall närmast försumbara inkomstskatter och sociala avgifter för de ombordanställda och inte heller någon företagsskatt på vanligt sätt. Det statliga rederistödet i Sverige kommer därför inte att kunna avvecklas om likvärdiga konkurrensvillkor skall kunna erbjudas på sikt. Med utgångspunkt i att skillnaderna i konkurrensvillkoren mellan de svenskflaggade fartygen och EU-ländernas och Norges handelsflottor är störst nu och under de närmaste åren innan parternas överenskommelser hinner få någon mer påtaglig effekt krävs det en höjning av rederistödet redan för 1998.

Jag föreslår att stödet ökas till 600 milj kr för 1998, vilket medger en höjning av bidraget från nuvarande 29 000 kr per helårsanställd till 58 000 kr för att täcka kostnaderna för de sociala avgifterna. Denna höjning bör beslutas först när parterna har träffat de ramöverenskommelser som erfordras för att de nya bemanningsreglerna skall kunna genomföras.

Eftersom det inte nu går att bedöma effekterna av de nya bemanningsreglerna eller vilka förändringar som kommer att ske beträffande antalet svenskflaggade fartyg för 1999 och följande år är det inte heller möjligt att idag bestämma behovet av rederistöd för tiden efter 1998. Rederistödets omfattning och utformning måste prövas årligen med beaktande av förändringar i bemanning och in- och utflaggning av fartyg. Detta är inte någon idealisk modell därför att den knappast kan anses som långsiktig och den kan även bli administrativt tungrodd. Det är dock den väg som återstår om man inte vill använda en strategi som innefattar förändringar i skattesystem och sociala avgifter.

Det är viktigt att sjöfartsnäringens konkurrensvillkor fortlöpande följs upp och utvärderas så att målet om rimliga konkurrensvillkor för den svenskflaggade handelsflottan nås. Om målet inte kan nås inom ramen för ett anslagsfinansierat rederistöd bör en omprövning kunna ske, vilket kan innebära skifte till en annan strategi.

Det åligger Sjöfartsverket att, i samråd med Rederinämnden, lämna årliga redovisningar av den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft och svara för den uppföljning och utvärdering som erfordras för den årliga prövningen av rederistödet.



Kommittédirektiv

Sjöfartens struktur- och kapitalsituation

Dir.
1997:37

Beslut vid regeringssammanträde den 15 maj 1997.

Sammanfattning av uppdraget

En särskild utredare skall mot bakgrund av den fastlagda närings- och sjöfartspolitikken närmare utreda den svenska redarinäringens struktur, kapitalförsörjning och allmänna företagsvillkor främst när det gäller små och medelstora rederier.

De svenska färjerederierna påverkas när avvecklingen av taxfreeförsäljningen genomförs inom EU den 1 juli 1999. Utredaren skall, utifrån tillgängliga svenska och utländska bedömningar av effekterna av denna avveckling, närmare värdera behovet av eventuella åtgärder för att trygga den svenska transportförsörjningen och den svenska färjesjöfarten.

Utredaren skall lägga fram förslag till ett samlat handlingsprogram för att utveckla den svenska sjöfarten.

Bakgrund

Delar av de långsiktiga konkurrensförutsättningarna för den svenska handelssjöfarten lades fast av riksdagen i december 1996 i enlighet med regeringens förslag (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Beslutet innebär att staten medverkar till att skapa rimliga konkurrensvillkor för den svenska handelsflottan. Detta skall ske genom ett aktivt internationellt engagemang och ett mer långsiktigt nationellt ansvar. Regeringen uppmärksammade samtidigt riksdagen på att det dock fortfarande finns olösta frågor som kan kräva statligt

engagemang. Sjöfartspolitiska utredningen lyfte i sitt betänkande *Svensk Sjöfart – Näring för framtiden* (SOU 1995:112) fram två problem som ansågs särskilt väsentliga att utreda. Det ena berörde struktur- och lönsamhetsfrågor för den svenska handelsflottan. Utredningen menade att dessa frågor är viktiga att belysa mer ingående. Det andra problemet är hur bl.a. kapitalförsörjningen skulle kunna förbättras främst för små och medelstora rederier. Utredningen föreslog temporära åtgärder.

Regeringen angav i 1997 års budgetproposition (prop. 1996/97:1) att sjöfartsnäringsens struktur- och kapitalförsörjningssituation tillhör den grupp av frågor som bör studeras mer ingående innan staten tar ställning till eventuella åtgärder på detta område. Regeringen påpekade också att rederinäringens struktur, med ett stort antal små rederier och ett fåtal större, även aktualiserar behovet av fortsatta åtgärder från branschens egen sida. För statens del är det samtidigt av intresse att kunna bedöma om de generella näringspolitiska instrumenten kan bidra till att på sikt skapa ökade förutsättningar för förbättrad tillväxt och lönsamhet. Det föreligger, betonade regeringen, även ett behov av att mer ingående kartlägga och värdera hur konkurrensbilden inom EU ser ut när det gäller anskaffning av bl.a. kapital samt hur andra länders stödpolitik på detta område är utformad.

Färjerederierna står inför betydande struktur- och lönsamhetsförändringar som främst beror på EG:s beslut om att avveckla taxfreeförsäljningen. I december 1996 överlämnade Sjöfartsverket en rapport, "TAXFREE – betydelsen för färjor i trafik på svenska hamnar", till regeringen i vilken effekterna av ett slopande av taxfreeförsäljningen från den 1 juli 1999 redovisas.

Enligt rapporten reser årligen nästan 40 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige och ca 1,5 miljoner lastfordon och nästan 400 000 järnvägsvagnar fraktas på färjorna. Enligt rapporten uppstår betydande negativa sysselsättningseffekter och avsevärda förändringar kan komma att äga rum i trafiken till och från Sverige när försäljningen upphör.

Uppdraget

En särskild utredare skall mot bakgrund av den fastställda närings- och sjöfartspolitiken närmare utreda dels vissa strukturella frågor som berör den svenska handelssjöfartens långsiktiga konkurrenskraft dels trafikförsörjningsfrågor som berör den svenska utrikeshandels transporter.

1. Utredaren skall kartlägga främst de små och medelstora rederiernas struktur och lönsamhet. Utredaren skall analysera orsakerna till lönsamhetsproblemen och klarlägga problem som berör nyetablering av rederier samt ange vilka åtgärder som kan vara lämpliga att vidta från branschens sida och om behov även kan anses finnas av åtgärder från statens sida. Utredaren skall även utreda om det s.k. partrederisystemet kan utvecklas. Utredaren skall samråda med den nyligen inrättade Småföretagsdelegationen (N 1996:04) och övriga berörda.

2. Utredaren skall vidare kartlägga regler om kapitalförsörjning och statsstöd i bl.a. EU:s medlemsstater och undersöka hur dessa regler och andra allmänna företagsvillkor påverkar den svenska sjöfartens konkurrenskraft samt, om så krävs, föreslå åtgärder förenliga med EG:s statsstödsregler inklusive det s.k. sjunde varvsdirektivet. Utredaren skall beakta av EG-kommissionen antagna riktlinjer för statsstöd till sjöfarten samt samråda med berörda myndigheter och övriga intressenter.

3. Utredaren skall slutligen, utifrån den av Sjöfartsverket överlämnade rapporten och annat tillgängligt underlag, göra en samlad analys av de effekter som avvecklingen av taxfreeförsäljningen skapar för industrin och färjesjöfarten. Det är av särskild vikt att effekterna för exportindustrin kartläggs. Utifrån den samlade analysen skall en värdering göras av om det finns behov av att införa åtgärder för att trygga trafikförsörjningen.

Utredaren skall studera förhållandena i Finland, Danmark och Tyskland och undersöka om dessa länder avser att vidta åtgärder i syfte att mildra effekterna av avvecklingen av taxfreeförsäljningen. Utredaren skall samråda med bl.a. turistnäringen samt med myndigheter och övriga berörda organ.

För uppdraget gäller att utredaren skall lägga fram ett samlat handlingsprogram för att utveckla den svenska sjöfarten. Programmet skall ge nödvändig långsiktighet och uppfylla kravet på rimliga konkurrensvillkor i enlighet med riksdagens beslut och vara finansierat. Utredarens förslag till åtgärdsprogram får inte omfatta skattefrågor. Utredaren är dock oförhindrad att analysera vilka effekter det generella skattesystemet i sin helhet har på sjöfartsnäringen.

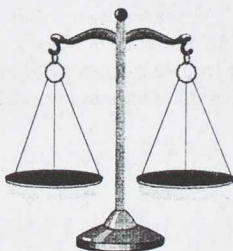
Övrigt

Uppdraget skall redovisas senast den 15 juni 1998. För uppdraget så vitt avser punkterna 2 och 3 skall en delredovisning ske senast den 20 januari 1998.

För arbetet gäller regeringens direktiv till kommittéer och särskilda utredare om att pröva offentliga åtaganden (dir. 1994:23), om att redovisa regionalpolitiska konsekvenser (dir. 1992:50), om att redovisa jämställdhetspolitiska konsekvenser (dir. 1994:124) samt att redovisa konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet (dir. 1996:49). Utredaren skall också beakta regeringens beslut om systematisk genomgång av företagsregler (N94/1214).

(Kommunikationsdepartementet)

Den svenska rederinäringens konkurrenskraft 1997-2000



En uppföljning av rapporten

"Den svenska rederinäringens konkurrenskraft 1997-2000"

- publicerad i maj 1997

Skärhamn 1997-11-11

Sjöfartens Analys Institut Research AB

Förord

Följande rapport utgör ett komplement och en uppdatering av rapporten "Den svenska rederinäringens konkurrenskraft 1997-2000" - publicerad i maj 1997. Uppdateringen är framtagen på uppdrag av Sjöfartsverket och SSK-utredningen som ett underlag till utredningen. Uppdateringen har gjorts av Sjöfartens Analys Institut Research AB. SAIR ansvarar ensamt för alla kommentarer och slutsatser.

Skärhamn 1997-11-11

Kaj Rehnström

Innehållsförteckning	sid
1. Inledning och sammanfattning	1
2. Kostnadsskillnad för olika fartygstyper	3
3. Rationaliseringspotentialen	5
4. Arbetskraftskostnad med anpassat avtal	7
5. Analys av påverkan på stödet	9

1 SAMMANFATTNING

Rapporten "Den svenska rederinäringens konkurrenskraft 1997-2000" - publicerad i maj 1997 visar att det finns betydande skillnader mellan arbetskraftskostnaden mellan likartade fartyg under svensk flagg. Skillnaderna i *arbetskraftskostnaden mellan* enskilda rederier och fartyg kan p.g.a. management, marknadsinriktning, personalpolicy och rationaliseringsarbete värderas till 10-15 % .

För att kunna göra jämförelser med arbetskraftskostnaden med fartyg under annan flagg måste därför ett svenskt referensfall användas med en representativ svensk kostnadsnivå.

Vi bedömer att kostnadsskillnaden mellan svensk och holländsk flagg respektive det norska registret (NIS) per år varierar mellan 1,5-2 miljoner kronor för mindre bulkfartyg till över 6-9 miljoner för större tank och RoRo fartyg.

För ett 7 000 dwt produkttankfartyg i nordeuropeisk trafik (typfartyg):

- finns det en kostnadsskillnad mellan svensk flagg, NIS och holländsk flagg på 2-2,5 miljoner kronor
- kan det finns en rationaliseringspotential upp till ca 1 milj kr i *enskilda fall* om nuvarande arbetstidsrestriktioner i fartyg med enbart svensk besättning förändras
- kan det med ett avtal med 50 % svensk besättning och med nuvarande stöd uppnås en kostnadssänkning på ca 1.8 milj kr och med full återbetalning av personskatt och sociala avgifter en kostnadssänkning med 2.5 miljoner kronor.

Vid en beräkning av hur mycket kostnadsskillnaden kan sänkas totalt går det inte att addera rationaliseringspotentialen i *enskilda fall* på ca 1 miljon med enbart svensk besättning och kostnadssänkningen med 1.8 miljoner under anpassat avtal.

Med hänsyn till bl a:

- sambandet mellan intjänning (fraktratsnivån) och kostnaden för olika fartyg.
- att utbudet av extrem lågkostnadskapacitet är begränsat och påverkar bara fraktratsnivån när kapacitetsutnyttjandet är extremt lågt
- att kompetenskraven på besättningen generellt växer samtidigt som kraven specifikt i enskilda marknader också blir allt större
- rationaliseringspotentialen
- att skillnaderna i arbetskraftskostnaden mellan olika länder inklusive skillnader i arbetstid, generellt förväntas minska de närmaste 5-10 åren
- de analyser och slutsatser som redovisats i flera olika rapporter och i Sjöfartspolitiska utredningen 1995 beträffande sjöfartens nuvarande och förväntade marknadsmässiga förutsättningar

- att jämförelsen för ett 7 000 dwt produkttankers generellt går att överflytta på övriga fartygstyper

och dessutom med antaganden att:

- förändringen av sjömansskatten inte leder till kraftiga arbetskostnadsökningar under svensk flagg
- att nödvändiga justeringar av svensk lagstiftning görs

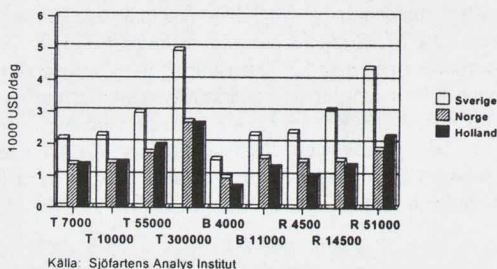
bör anpassade avtal med nuvarande stöd och 50/50 fördelning av besättningen leda till en kostnadsnivå som bedöms vara tillräcklig för att ge förutsättningar för svensk rederiverksamhet att under svensk flagg, i främst europeisk trafik, kunna försvara sina marknadsandelar och kanske till och med öka dem. Indirekt innebär det också en förstärkning av konkurrenskraften i den transoceana rederiverksamheterna

Skulle däremot förändringar av sjömansskatten leda till den höjning av arbetskraftskostnaden under svensk flagg som antagits i rapporten "Den svenska rederinäringens konkurrenskraft 1997-2000", kan kostnadsreduceringen med 50/50 besättning minska med 100 000-200 000 kronor. Den kvarvarande förstärkning av konkurrenskraften räcker räcker sannolikt inte till för att vända den nuvarande negativa trenden för rederiverksamhet under svensk flagg. Det kommer det att leda till önskemål om ökad återbetalning av sociala avgifter fullt ut i enlighet med vad som medges av EU:s riktlinjer.

2 KOSTNADSSKILLNAD FÖR OLIKA FARTYGSTYPER 1997

Nedan redovisas kostnadsskillnaden för olika fartygstyper och storlekar. Beräkningarna är baserade på en kurs på 7,5 SEK/USD. I jämförelsen med holländsk flagg kommer befälet från Holland. Reduceringen av skatt och sociala avgifter minskar arbetskostnaden med 30 % i Holland och 25 % i Sverige.

Figur 1: Arbetskraftskostnader under olika flaggor



Kostnadsberäkningarna har gjorts med hjälp av både fackliga organisationer och arbetsgivarföreningar, rederier och managementbolag. Kalkylerna har också stämts av mot specifika fartygskalkyler. Syftet med kalkylerna är att för samtliga fartygstyper få fram en rimlig bedömning av skillnaderna i arbetskraftskostnaden mellan fartyg med svensk flagg, holländsk flagg respektive NIS.

Nackdelen för de mindre svenska tankfartygen uppgår till 38 % mot NIS och 39 % mot Holland. För de större fartygen stiger nackdelen och genomsnittet för samtliga fartyg är 44 % mot NIS och 47 % mot Holland.

Tabellen nedan visar vår bedömning av merkostnaden för arbetskraft i ett svenskt fartyg och nuvarande stöd jämfört med fartyg som för holländska flagg och fartyg som seglar i NIS.

Tabell 1. Skillnad i arbetskraftskostnad 1997, svensk flagg jämfört med holländsk flagg och NIS utan stöd.

Miljoner SEK	Holland	Norge
Produkt tanker 7.000 dwt	2,0-2,5	2,0-2,5
Produkt tanker 11.000 dwt	2,0-2,5	2,0-2,5
Produkt tanker 55.000 dwt	2,5-3,0	3,0-3,5
VLCC 300.000 dwt	6,0-9,0	6,0-9,0
Bulk 4.000 dwt	2,0-2,5	1,5-2,0
Bulk 11.000 dwt	2,5-3,0	2,0-2,5
RoRo 4500 dwt	3,5-4,0	2,0-2,5
RoRo 14500 dwt	4,5-5,0	4,0-4,5
RoRo 50.000 dwt	5,5-6,0	6,0-6,5

Skillnaden i jämförelsen med "Holland" förklaras av följande.

- Ett högre arbetstidsuttag per anställd i Holland. Antalet anställda per befattning beräknas till i genomsnitt 1,7 i Holland och 2,0 i Sverige. I Holland finns ett system med General Purpose Officers som skapar möjligheter till större flexibilitet vid arbetstidsplaneringen ombord. Användningen av G.P.O förutsätter högteknologiska fartyg som medger övervakning från bryggan av obemannade maskinrum.
- Reduceringen av skatter och sociala avgifter motsvarar 30 % av den totala arbetskraftskostnaden i Holland och 25 % i Sverige.
- Användande av olika nationaliteter.

Räknas kalkylen för svenska fartyg om till de villkor som gäller i den holländska kalkylen framkommer att skillnaden mellan Sverige och Holland kan förklaras av följande komponenter. Ökad flexibilitet vid arbetstidsplaneringen ombord inklusive högre arbetstidsuttag per anställd förklarar ca 40% av skillnaden. Ökad reduktion av skatter och sociala avgifter ger ca 15%. Möjligheten att anställa sjöfolk med olika nationalitet med anpassade avtal svarar för ca 45% av skillnaden

Kalkylerna svarar inte på vilken rationaliseringspotential som beror på unika villkor och avtal i Sverige. I nästa kapitel finns en sådan beräkning.

3 RATIONALISERINGSPOTENTIALEN

Situationen i Sverige är att fyra arbetstagarorganisationer samt en arbetsgivarorganisation via avtal reglerar arbetsvillkoren ombord, en arbetsplats med 5-20 personer beroende på fartygets storlek, typ och sysselsättningsområde.

Följande kalkyl visar arbetskraftskostnaden och typiska kombinationer av befattningar med nuvarande avtal och regler under svensk flagg för ett 7 000 dwt produkttankfartyg i nordeuropeisk trafik.

Fartyget jämförs med hur bemanning ser ut och kostnader för samma fartyg under holländsk flagg samt under NIS med 50 % säkerhetsbesättning, vilket berättigar till norskt rederistöd med 20%. En jämförelse görs också med ett alternativ där enbart norsk kapten och överstyrman används, vilket inte berättigar till stöd.

Kalkylen innefattar lön + semester + övriga lönetillägg + övertid + kostersättning + sociala kostnader minskat med eventuellt stöd. Följaktligen ingår inte sjuklön, resor, proviant, utbildning och överlappningskostnader då dessa marginellt bidrar till skillnaden i arbetskraftskostnad mellan flaggorna i samma trad. Det svenska fartygets kostnader är beräknat på fast lön för befäl och Europa-avtal för manskapet.

Tabell 2. Exempel på årskostnader för arbetskraft maj 1997

Årskostnad vid för 7000 dwt produkttanker 7,5 SEK/USD, tusen kronor						
Befattning	Svensk med	NIS med stöd	Holländsk	NIS utan		
Befälhavare	S 730	N 775	H 775	N 904		
Överstyrman	S 646	N 675	H 660	N 725		
2:e styrman	S 544	I 180	I 180	I 180		
2:e styrman	S 544	I 180	I 180	I 180		
Maskinchef	S 705	N 712	H 705	I 861		
1:e maskinist	S 646	N 675	I 225	I 225		
Matros	S 430	I 133	I 133	I 133		
Matros	S 430	I 133	I 133	I 133		
Matros	S 430	I 133	I 133	I 133		
Motorman	S 430	N 304	I 133	I 133		
Kock	S 455	N 350	I 180	I 180		
Mässman	S 430	I 100	I 100	I 100		
Aspirant		N 165				
Summa	6 420	4 515	3 537	3 387		
Antal	12	12+1	12	12		
Differens	-	1 905	2 883	3 033		

1) För att få stöd måste 50% av besättningen vara norsk + 1 aspirant

I takt med att arbetet ombord har rationaliserats och antalet besättningsmedlemmar ombord minskar ökar behovet av att flexibla kunna planera det totala antalet tillgängliga arbetstimmar ombord.

Följande kalkyl visar hur stor kostnadsreducering som skulle kunna vara möjlig med vissa justeringar i nuvarande svenska avtal och regler.

I ovanstående exempel i tabell 2 är arbetstidsuttaget ca 65 timmar per vecka och person. Om samtliga förekommande arbetsuppgifter ombord kunde planeras och läggas ut utan hänsyn till respektive befättningshavares fackliga särförhållanden, med beaktande av kompetens och behörighetskrav, samt med ett ökat genomsnittligt arbetstidsuttag per person och vecka med ca 5 timmar skulle tre befattningar i ovanstående exempel kunna tas bort, vilket reducerar kostnaden med drygt 1,3 miljoner kronor.

Men samtidigt ökar kostnaden för utökad arbetstid per vecka med 5 timmar varför nettoinbesparingen hamnar kring 1 miljon kronor. Därtill kommer att förlusten ca 8140 arbetstimmar kan innebära att underhållsarbete eftersätts. Det är dock svårt att bedöma nivån på dessa tillkommande kostnader. De kan reducera minskningen av kostnaden för arbetskraften ombord med mellan 0,5-1,0 miljoner kronor.

Ovanstående exempel innebär, om det genomförs, att kostnadsskillnaden för arbetskraft på svenska fartyg jämfört med fartyg i NIS eller fartyg med holländsk flagg i *enskilda* fall kan minskas med:

- 30-35 % för produkttank fartyg
- 20-30 % för bulkfartyg
- 20-25 % för RoRo-fartyg

En bidragande orsak till att en sådan skillnad skulle kunna bli "bestående" är att under de internationella registren i Holland och Norge ersätts manskap och en del av befälen av andra nationaliteter till väsentligt lägre kostnad. Det minskar motivet att reducera antalet befattningar.

Värt att notera är att kostnadsskillnaden gentemot NIS, räknat på säkerhetsbemanning, mer än halveras. Möjligheten att utnyttja den norska refusionsordningen under NIS har främst tillkommit för att förbättra rekryteringsmöjligheterna och utbildningen av norskt sjöfolk. I takt med att bristen på välutbildat sjöfolk blir kännbar har detta alternativ till bemanning blivit vanligare.

För att värdera vilken inbesparing som skulle kunna uppnås totalt för samtliga svenska fartyg måste deras nuvarande sammansättning av besättningen kartläggas, hänsyn tas till specifika marknads-, trade- och tekniska förhållanden. Vi har därför avstått från att göra en sådan värdering.

4 ARBETSKRAFTSKOSTNAD MED ANPASSAT AVTAL

Jämförelserna nedan är möjliga endast om kompletteringar och/eller förändringar av de svensk lagar som berörs genomförs.

Nedan jämförs:

- Svensk flagg, med stöd enligt nuvarande villkor,
- NIS, med stöd och säkerhetsbesättning, dvs 50/50 norska och utländska ombord samt 1 norsk aspirant
- Holländsk flagg, med stöd och 3 holländare ombord
- Svensk flagg, med anpassad besättning d.v.s. halva besättningen utgörs av utländska medborgare med ITF villkor och nuvarande stöd för den svenska besättningen.
- Svensk flagg, med anpassad besättning och full återbetalning av personskatt och sociala avgifter i enlighet med EUs direktiv.

Observera att det är upp till arbetsmarknadens parter att förhandla om hur de olika befattningarna skall fördelas mellan svenska och utländska arbetstagare. Vi har i räkneexemplen valt att anta samma nationalitet för samma typ av befattning.

En annat viktigt förhållande som inte tidigare lyfts fram i diskussionerna om konkurrenskraften är att det inte är relevant att göra jämförelser med extrema lågkostnadskalkyler.

Orsaken är trefaldig:

1. På sikt förväntas skillnaden i arbetskostnaden minska mellan olika nationaliteter.
2. Det förbises ofta att det finns ett samband mellan intjäning (fraktratsnivån) och kostnaden för olika fartyg och att utbudet av lågkostnadskapacitet är begränsat och påverkar bara fraktratsnivån när kapacitets- utnyttjandet är extremt lågt.
3. Kompetenskraven växer generellt samtidigt som kraven specifikt i enskilda marknader också blir allt större. Enskilda rederier måste därför utöver de generella behörighetskraven lägga ner omfattande utbildning på den egna personalen

Vad som kan utläsas av de analyser som gjorts av effekterna från borttagande av sjömanskatten är att det blir stora individuella förändringar i nettobehållningen efter skatt. Självfallet komplicerar detta löneförhandlingarna likväl som det påverkar förhandlingsklimatet i övrigt. Det går därför inte att få mycket vägledning av vare sig Sveriges Redareförening eller arbetstagarorganisationerna om hur slopandet av sjömanskatten kan tänkas förändra kostnadsläget p.g.a. kompensationskrav.

Jämfört med de beräkningar som vi redovisade i maj månad har i tabellen nedan vissa poster förändras. Dessa korrigeringar är dock små och förändrar inte slutsatserna.

Tabell 3: Exempel på årskostnad för arbetskraft - oktober 1997

Årskostnad vid för 7000 dwt produkttanker 7,5 SEK/USD-nisen kronor									
Befattning	Svensk		NIS stöd		Holländsk		Svensk		Svensk
Befälhavare	S	730	N	775	H	775	S	730	S 548
Överstyrman	S	646	N	675	H	660	S	646	S 501
2:e styrman	S	544	IJ	188	IJ	188	IJ	188	IJ 188
3:e styrman	S	544	IJ	188	IJ	188	IJ	188	IJ 188
Maskinchef	S	705	N	712	H	705	S	705	S 536
1:e maskin	S	646	N	675	IJ	225	S	646	S 501
Matros	S	430	IJ	165	IJ	165	IJ	165	IJ 165
Matros	S	430	IJ	165	IJ	165	IJ	165	IJ 165
Matros	S	430	IJ	165	IJ	165	IJ	165	IJ 165
Motorman	S	430	N	304	IJ	165	IJ	165	IJ 165
Kock	S	455	N	350	IJ	180	S	455	S 385
Mässman	S	430	IJ	100	IJ	100	S	430	S 369
Aspirant			N	165					
Summa		6 420		4 627		3 681		4 648	
Antal		12		13		12	12		12
Differens		-		1 793		2 739		1 772	
1) För att få stöd måste 50% av besättningen vara norsk + 1 aspirant 2) Svensk med nuvarande stöd och 50 % svensk besättning 3) Ingen skatt och sociala kostnader enligt EUs direktiv och 50 % svensk besättning.									

Med NIS och två norska befäl utan stöd hamnar årskostnaden på ca 3,6 miljoner kronor.

Konkurrenskraften och utnyttjandet av den svenska s.k. bidragsramen (400 miljoner kronor per år) i de olika alternativen är givetvis beroende på vilka besättningsalternativ som arbetsmarknadens parter förhandlar fram.

I nästa kapitel görs en känslighetsanalys med olika antagande om stödnivå och varierande antal fartyg som omfattas av ett anpassat avtal med 50 % svenskar ombord på fartygen.

I vårt exempel har vi antagit en besättningskombination som ger ett representativt medelvärde. "Vår" besättning hamnar därför även på medel avseende utnyttjandet av stödramen.

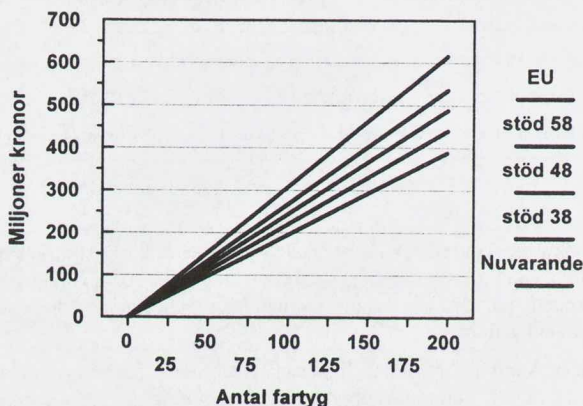
5 ANALYS AV EFFEKTER PÅ STÖDRAMEN

lanspråktagandet av stöd är beroende på hur många fartyg som kommer att omfattas av ett s k 50/50-avtal. Det är i sin tur en funktion dels av hur många fartyg i det nuvarande svenska registret som kommer att övergå till sådana avtal, dels hur många fartyg som kommer att flaggas in under svensk flagg med 50/50 avtal. Därutöver är utnyttjandet av stöd också beroende av nivån på bidraget till sociala avgifter.

Nedan redovisas först en kalkyl där nivåerna på stödet till sociala avgifter har varierats. I diagrammet visas följande alternativ:

- Nuvarande stöd som 1996 berörde ca 200 fartyg på årsbasis och som uppgick till 389 miljoner kronor fördelat på 241 miljoner personskatt och 148 miljoner för bidrag till sociala kostnader
- Övriga exempel visar utnyttjande av stöd med 38 000, 48 000 eller 58 000 kronor i bidrag till sociala kostnader respektive full återbetalning enligt EUs riktlinjer som motsvarar i genomsnitt drygt 70 000 kronor per person för typfartyget.

Figur 2: Stöd vid olika återbetalning av sociala avgifter



Beroende på hur ett avtal om 50/50 besättning fördelar olika befattningar ombord för ett typfartyg som seglar med svensk flagg, minskar stödet vid 58 000 kronor i stöd nivå med cirka:

- 1,4 miljon om sex av de högst betalda befattningarna ersätts med icke svenskar.
- 1,2 miljoner med den sammansättning som antagits för typfartyget

- 1,0 miljoner om sex av de lägst betalda befattningshavarna ersätts med icke svenskar.

Vi utgår fortsatt från 58 000 kronor i återbetalning av sociala kostnader och att övergång till 50/50 avtal för fartyg under svensk flagg reducerar behovet av stöd med 1,2 miljoner per fartyg och att vid inflaggning av fartyg och utnyttjande av 50/50 avtal så ökar utnyttjandet av stöd med drygt 1,4 miljon kronor per fartyg.

Övergång till landskatt innebär också att behovet av återbetalning av skatt ökar då marginalskatterna för de ombordanställda blir högre. Men sannolikt kommer fler att välja att ta ut ledighet i stället.

Räkneexempel

1998 - Det är inte sannolikt att det blir någon större inverkan på nuvarande stöd från 50/50 avtal redan 1998. Vi bedömer att övergång till 58 000 kronor i återbetalning av sociala avgifter och effekter av övergång till landskatt innebär att ramen för stödet behöver ökas till ca 600 miljoner kronor för 1998.

1999/2000 - Vi förutsätter i räkneexemplet nedan att 75 fartyg flaggas in och att 75 fartyg som nu för svensk flagg kommer att omfattas av ett 50/50 avtal samt att återbetalningen av sociala avgifter är 58 000 kronor.

Den sammantagna effekten beräknat på årsbasis på behovet av stöd på 2-3 års sikt blir med ovanstående förutsättningar i miljoner kronor.

▪ Stöd 1996 (200 "årsfartyg")	389
▪ Fördubbling av återbetalning till 58 000 (200 fartyg)	148
▪ Landskatt-en uppskattning av nettoeffekten	35
▪ 75 fartyg inflaggning 50/50 avtal ökar behovet med	105
▪ 75 fartyg under svensk flagg övergår till 50/50 avtal	<u>-90</u>
▪ Summa	587

D.v. s det krävs en ram på 600 miljoner.

Med 150 fartyg som flaggar in och 150 fartyg under svensk flagg som övergår till 50/50 avtal ökar kravet på ramen till ca 615 miljoner kronor.

Med 150 fartyg som flaggar in och 75 fartyg med svensk flagg idag som övergår till 50/50 avtal ökar kravet på ramen till 800 miljoner kronor.

Slutsatsen blir att stärks konkurrenskraften genom 50/50 avtal och genom återbetalning med 58 000 kronor så att arbetskraftskostnaden är i "nivå" med fartyg som seglar i NIS eller med holländsk flagg kommer den nuvarande stöddramen på 400 miljoner kronor per år inte att räcka till. Då har även effekter från övergången till landskatt beaktats.

Våra analyser och kalkyler visar också tydligt hur svårt, för att inte säga omöjligt, det är att bestämma en fast ram för stödet över en längre period.

En analys av de fartyg som för närvarande seglar med svensk flagg visar att 150-175 fartyg är verksamma på marknader där 50/50 avtal och 58 000 kronor i bidrag till sociala avgifter innebär en betydande konkurrensförstärkning. Motsvarande genomgång av fartyg under utländsk flagg och fartyg i order som kontrolleras av svenska intressen visar att minst lika många fartyg kan bedömas som tänkbara inflaggningsobjekt, enbart sett från marknadssynpunkt.

Beaktar vi vad som anförts ovan är det också vår bedömning att den totala effekten på sysselsättningen, framför allt i exemplet med blandad besättning och 58 000 i bidrag till sociala avgifter, på sikt kan ge en ökning av antalet ombordanställda svenska medborgare i den svenska handelsflottan.

Institutet för Företagsekonomiska Fältstudier

1997-11-11

Svenska Rederier Bolagsskatt eller Tonnageskatt?

Förord

Denna utredning om svenska rederiers skatteinbetalningar och konsekvenser av ett eventuellt införande av s.k. tonnageskatt är gjord av mig på uppdrag av sekreteraren i Sjöfartens Struktur och Kapitalförsörjningsutredning. Utredningen är fristående, men kan ses som en logisk uppföljning av delar av den Sjöfartspolitiska utredning som gjordes 1995.

Arbetet har utförts omväxlande på skattemyndigheten i Göteborg och på Sjöfartens Analys Institut (SAI).

Framförallt Lennart Nilsson och Christopher Pålsson hos SAI har gett mig ovärderlig hjälp med att sortera mina bitvis fragmentariska tankar om hur jag skulle gå tillväga. De har även ställt upp med sifferunderlag om den svenska Rederinäringen.

Göteborg 97-11-03

Niklas Bengtsson

1.1 Rederiernas slutliga skatteinbetalning åren 1990 t.o.m. 1995

En undersökning på skattemyndigheten visar att rederierna under 1990 - 1995 sammanlagt har betalt in 429 miljoner SEK (se bilaga 1), vilket ger ett snitt på ca 71 miljoner om året. Av de 429 miljonerna har 6 rederier betalat in 300 miljoner. Av dem är Wallenius anknytna Manjoma AB i särklass störst med ett snitt på ca: 17,5 miljoner om året. I övrigt märks att Stena och Tor Line svarar för ca: 21 miljoner tillsammans.

De undersökta företagen är 59 stycken och de svarade enligt Sjöfartens Analys Institut tillsammans för 97,5 % av rederibranschens omsättning under första halvåret 1997. För att inte missa något signifikant rederi som har upphört, eller annat, har vi kontrollerat mot en lista som gjordes av SAI i samband med sjöfartspolitiska utredningen 1995, av Sveriges samtliga rederier verksamma under 1993. Vi förde efter denna revidering in ytterligare fem st rederier.

När vi jämför rederiernas slutliga skatteinbetalning mot Sveriges BNP utveckling förskjuten ett år bakåt får vi en bra visuell match (se bilaga 2). Det beror till största delen på att den svenska sjöfartsnäringen till ca: 35 % är beroende av svensk import/export. Denna graf stämmer också väl med hur ett fraktratsindex för den samlade svenska flottan har utvecklat sig. Nedan och i bilaga 3 visas vilka som har stått för merparten av rederiernas skatteinbetalningar under perioden.



Det är tydligt att det är relativt få företag som svarar för merparten av statens skatteintäkter med dagens system.

1.2 Alternativet tonnageskatt

Hur mycket skulle rederierna betalat om de istället för bolagsskatt skulle betalat tonnageskatt enligt reglerna i Holland och Norge respektive redareföreningens förslag till regler i Sverige. (För att kunna uppskatta flottan som är aktuell för beskattning enligt s.k. tonnageskatt använde vi oss av bearbetad statistik över den svenskkontrollerade fartygsflottan som i grunden ingår i ett Fairplay register som är bearbetat av SAI i samråd med Sveriges Redareförening.

Registret innehåller uppgifter om vem som opererar ett fartyg, vem som äger det och vilken flagg det för. Om varje fartyg finns uppgifter om DWT, GRT och NRT.

Redareföreningen har presenterat ett förslag som bygger på de regler som gäller i Holland och Norge. De föreslår en tonnageskatt enligt följande:

0-1000 nettoton är skattefria,

1000-10000 Nrt kostar 18 sek/dag/tusen ton

10000-25000 Nrt kostar 12 sek/dag/tusen ton

25 000 Nrt kostar 6 sek/dag/tusen ton

Detta är samma regler och belopp som föreslås gälla i Norge med den skillnaden att en NOK kostar 1,07 SEK, vilket gör att Redareföreningens förslag ligger sju (7) procent under det norska. I Holland är reglerna lite annorlunda. Men effekten av dem är i stort densamma. Skillnaderna består i att det dels, i formell mening, inte är en tonnageskatt, utan det rör sig om en bolagsskatt om 35 procent som dras på en framräknad, fiktiv, vinst som i sin tur baseras på nettoregistertonet på varje enskilt fartyg. Skillnaden uppstår när det är privatpersoner som äger ett fartyg i ett s.k. partsrederi som ej är ett aktiebolag. De beskattas då med sin vanliga personskatt, enligt generella holländska regler. Det är samma indelningar som i Redareföreningens förslag, men taxan är elva (11) procent högre.

Den andra, och största, skillnaden är att de första tusen nettotonen också beskattas med motsvarande 26,8 SEK per tusen ton och dag, dvs 9 700 SEK om året.

Den senare avvikelsen torde vara skapad för att företag med allt för små båtar ej skall vilja vara med i systemet, vilket medför att administrationen inte blir för omfattande.

Vi visar här i ett exempel hur det är tänkt att man skall räkna enligt Redareföreningens förslag.

Det innebär att tex fartyget Stena Congress som har 101 698 nettoregisteroton skall beskattas enligt följande.

De första 1 000 Nrt är skattefria = 100 698 är beskattningsbara.

1 000-10 000 kostar 18 SEK * 9 = 162 kr per dag

10 000-25 000 kostar 12 SEK * 15 = 180 kr per dag

25 000 och uppåt dvs 10 1698 - 25 000 = 76 698 kostar 6 SEK * 76,7 = 460 kr per dag.

162 + 180 + 460 = 802 kr per dag.

Vi antar att fartyget används hela året och räknar med 360 dagar på ett år. Skatten för Stena kongress enligt förslaget är följaktligen = 802 * 360 = 288 788 kr per år.

Utifrån dessa siffror kan vi räkna på ett antal alternativ. Vi räknar enligt holländska och norska regler och enligt redareföreningens förslag.

- 1 innebär att alla svenskkontrollerade fartyg behöver betala tonnageskatt, vilket inte förefaller särskilt troligt. Svenskkontrollerade innebär enligt denna definition: Alla fartyg som genererar intäkter som redovisas i ett svenskt bolag eller dess dotterbolag.
- 2 innebär att bara de svenskägda fartygen får betala skatt.
- 3 innebär att bara de svenskopererade fartygen får betala skatt.
- 4 innebär att bara de svenskopererade och svenskägda får betala skatt.
- 5 är att alla fartyg med svensk flagg får betala skatt.
- 6 innebär att bara de svenskopererade, svenskägda och svenskflaggade får betala skatt.

När vi räknar på en flotta såsom den ser ut halvårsskiftet 97 får vi följande resultat.

En extrapolering av dagens siffror till de som har varit aktuella under perioden 90-95 ger att man skall minska tonnageskatten med ca: 20%.

Enligt holländska regler

Tonnage	Halvårsskiftet 97		Uppskattat värde
Alternativ	per dag (kr)	per år (tusen kr)	1990-95 tusen/år
1	115 913	41 729	33 383
2	65 915	23 730	18 984
3	61 671	22 202	17 761
4	50 337	18 121	14 497
5	27 693	9 970	7 976
6	21 245	7 648	6 119

Enligt det norska förslaget

Tonnage	Halvårskiftet 97		Uppskattat värde
Alternativ	per dag (kr)	per år (tusen kr)	1990-95 tusen/år
1	100 521	36 187	28 950
2	57 196	20 591	16 473
3	52 440	18 879	15 103
4	42 781	15 401	12 321
5	20 636	7 429	5 943
6	15 336	5 521	4 417

Enligt Redareföreningens förslag

Tonnage	Halvårskiftet 97		Uppskattat värde
Alternativ	per dag (kr)	per år (tusen kr)	1990-95 tusen/år
1	93 945	33 820	27 056
2	53 454	19 244	15 395
3	49 010	17 644	14 115
4	39 983	14 394	11 515
5	19 286	6 943	5 554
6	14 333	5 160	4 128

Med en tonnageskatt enl. redareföreningens förslag skulle statens skatteinkomster blivit någonstans mellan 15 och 25 miljoner SEK per år, att jämföra med dagens system som gav 71 miljoner. Summan beror givetvis på hur många fartyg som skulle omfattas av skatten. Enligt modellerna i Holland respektive Norge skulle summan öka något. Om man skulle applicera de Holländska reglerna så stängs inte partsrederierna ut ur systemet, men administrationen minskar förmodligen eftersom systemet missgynnar de rederierna som har fartyg som är små.

1.3 Hur skulle enskilda rederier påverkas av ett införande av tonnageskatt ?

De enskilda rederierna skulle i de flesta fall minska sina skatteinbetalningar. I de få fall där skatten ökar (ex Concordia) rör det sig om mindre än två miljoner SEK per år. Ett eventuellt införande av tonnageskatt har inte allt för stora negativa konsekvenser på enskilda rederier nivå. De positiva effekterna på enskilda rederier nivå skulle dock i flera fall bli stora.

Bilaga 1a

Organisationsnummer

Bolag	Slutskatt 95	Slutskatt 94	Slutskatt 93	Slutskatt 92	Slutskatt 91	Slutskatt 90	Snittår
AHLMARK LINES AKTIEBOLAG	5560000241	4612426	2713826	128618	115017	52832	1270653
AKTIEBOLAGET GÖTEBORG - STYRSO SKARGÅRDSTRAFIK	5561284497	1437684	1113553	71700	87179	24032	83247
AKTIEBOLAGET NORDS/OJRAKT ROJO	5562026095	168668	132022	174805	231108	972	137329
ANDERSHIP I SLITE AKTIEBOLAG	5562807585	31867	271395	32567	25567	6862	22914
ARGONAUT AB	5562266477	368444	247685	378616	253165	154904	8406701
ATLANTIC CONTAINER LIN AKTIEBOLAG	5560007056	95755	70132	0	0	0	27648
BOHUS BRATTÖN	5561081008	64173	2224928	0	18006	0	448901
BRE LINES AKTIEBOLAG	5560515818	1707413	7344	10257	139426	0	386297
BROSTRÖMS REDERI AKTIEBOLAG	5560010596	1242165	742626	1136397	1386300	62182	332900
B&N GORTHON LINES AKTIEBOLAG	5561126953	12135	46809	53362	501996	2128	944728
B&N SVENSKA ORIENT LINIEN AKTIEBOLAG	5562797869	230614	161278	101560	229671	1279480	393673
B&N TRANSBUL AB	5562100385	40999	41250	57314	100869	0	137332
CONCORDIA MARITIME AKTIEBOLAG	5560659519	89905	59983	64151	803785	35407	388440
COOL CARRIERS AKTIEBOLAG	5562510494	470122	420728	405617	387792	1444920	416359
DALA REDERI OCH FÖRVALTNINGS AKTIEBOLAG	5562857561	214974	82990	70271	367792	60000	380353
ERIK THUN AKTIEBOLAG	5560311394	2849783	3468092	1444044	1714739	1095780	79127
ESTLINE AKTIEBOLAG	5563221406	168514	93064	49325	3990	0	1784775
FERM INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT AKTIEBOLAG	5560007725	825905	726377	795408	0	0	52149
FERM MARINE AKTIEBOLAG	5564583200	164034	6818	23352	0	0	391265
FINLANDSHAMNEN AKTIEBOLAG	5561157289	289516	508886	133409	108987	42810	185723
FRONTLINE AKTIEBOLAG	5562603298	402141	360660	317877	391973	204729	0
FUESTANK REDERI AKTIEBOLAG	5560445123	125764	115210	83342	116245	53374	79752
ICE REDEARING AKTIEBOLAG	5562746014	653423	439667	886369	136648	31074	0
ICE REDEARING AKTIEBOLAG	5563619260	0	0	0	1000	0	167
ICE MINIRÄKERS AB	5563418164	0	30224	4647281	1343553	161955	1035686
LION FERRY AKTIEBOLAG	5561685947	447094	460821	616816	562586	593182	495417
MANA AB	5562482536	13356688	19737468	17086467	9567253	40816436	17437074
MTM MANAGEMENT AKTIEBOLAG	5563146399	246938	224533	180648	280160	16350	154746
NORDSTRÖM & THULIN AKTIEBOLAG	5561913632	1917276	738137	890113	932730	106360	856454
REDERI AKTIEBOLAG NEDJAN	5562848700	40041	290168	58981	15789	464	0
REDERI AKTIEBOLAG NÄRÖJÖ TANK	5560982803	40041	105744	105744	712	0	95446
REDERI AKTIEBOLAGET NORDOLINK	5562238062	78292	12307	103219	7159	29422	0
REDERI AKTIEBOLAGET SEALINK	5560279845	224314	138414	118833	143936	107555	118392
REDERI AKTIEBOLAGET VERITAS TANKERS	5563037703	204913	48218	218920	15850	3311	51766
REDERI ALLANDIA AKTIEBOLAG	5561910869	47468	18609	38507	59185	39506	5064
REDERI AKTIEBOLAGET DALAVIK	5560646688	123040	625641	178596	396567	1742354	37458
REDERI AKTIEBOLAGET DONSÖTANK	5560559225	337491	320560	252545	109411	95839	701108
REDERI AKTIEBOLAGET GOTLAND	5560009020	1170756	90898	104719	621081	575954	188009
REDERI AKTIEBOLAGET HERON	5562115864	92127	60929	48173	67135	36766	1672563
SILJA LINE AKTIEBOLAG	5563426138	1995290	1653923	1192630	2034573	1098588	8860
STEN SJÖVALL	5562668201	110055	137499	129933	182564	114934	121498
STENA BULK AKTIEBOLAG	5562432226	134613	69085	74476	84081	46802	68176
STENA LINE SCANDINAVIA AKTIEBOLAG	5562831700	3189620	2376884	4535754	4539689	2461346	2966322
STENA REDERI AKTIEBOLAG	5560578300	1808064	653538	693960	1105715	155985	616194
STENA SESSAN REDERI AB	5560347188	3254339	47215495	176972	356057	2034127	9264298
STOCKHOLMS SJÖTRAFIK AKTIEBOLAG	5564268760	247534	639893	0	0	2548800	0
SVENSKA REDERI AKTIEBOLAGET ÖRESUND	5560035522	82427	316048	353345	985574	64672	147905
SWEFERRY AKTIEBOLAG	5562064575	2496688	1946105	1668118	2490173	1335678	298076
TARBIT SHIPPING AKTIEBOLAG	5563791325	65568	72804	58079	34858	411	1692076
TOR LINE AKTIEBOLAG	5560378884	16512874	9728761	333725	333725	4281547	8316487
TÄRNKANT REDERI AKTIEBOLAG	5560837628	899745	737340	570934	796341	410341	593584
UGLAND BROTHERS SWEDEN AKTIEBOLAG	5560731852	492335	986653	832392	150191	135768	128768
UNITED TANKERS AB	5564268646	336280	328734	303456	213401	0	196979
VÄSTRA TRANSPORT AKTIEBOLAG	5563081545	7071920	7234832	1866702	341793	172376	4214345
VÄSTRA TRANSPORT AKTIEBOLAG	5561969527	96496	624	228	2334	57	22769
VÄSTRA TRANSPORT AKTIEBOLAG	5561210799	7742	704	2087	5162	5622	6144
WALLINUSREDEARNA AKTIEBOLAG	2859758	2763470	2030930	2673906	1766976	1029631	2154112
WÄSTFRAKT AKTIEBOLAG	5560233528	30141	38376	16592	855	148	14352
WESTFRACHT AKTIEBOLAG	5560733737	100624	504729	373578	33507	43746	38576
ÖSTERSTRÖMS REDERI AKTIEBOLAG	5560733737	100624	504729	373578	33507	43746	38576
Summa ställig skatt	76790660	428718423	113556223	46201180	63707967	63457250	91485143

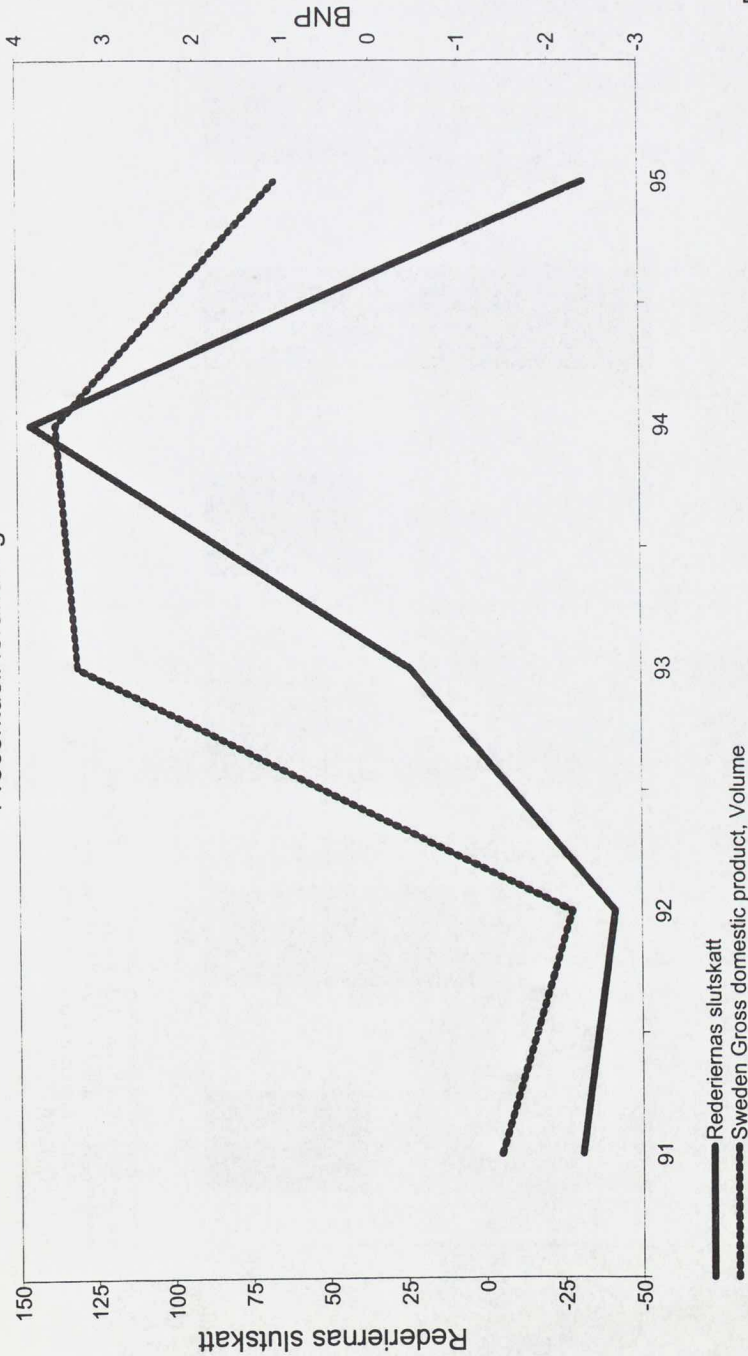
Bilaga 1b

Organisationsnummer

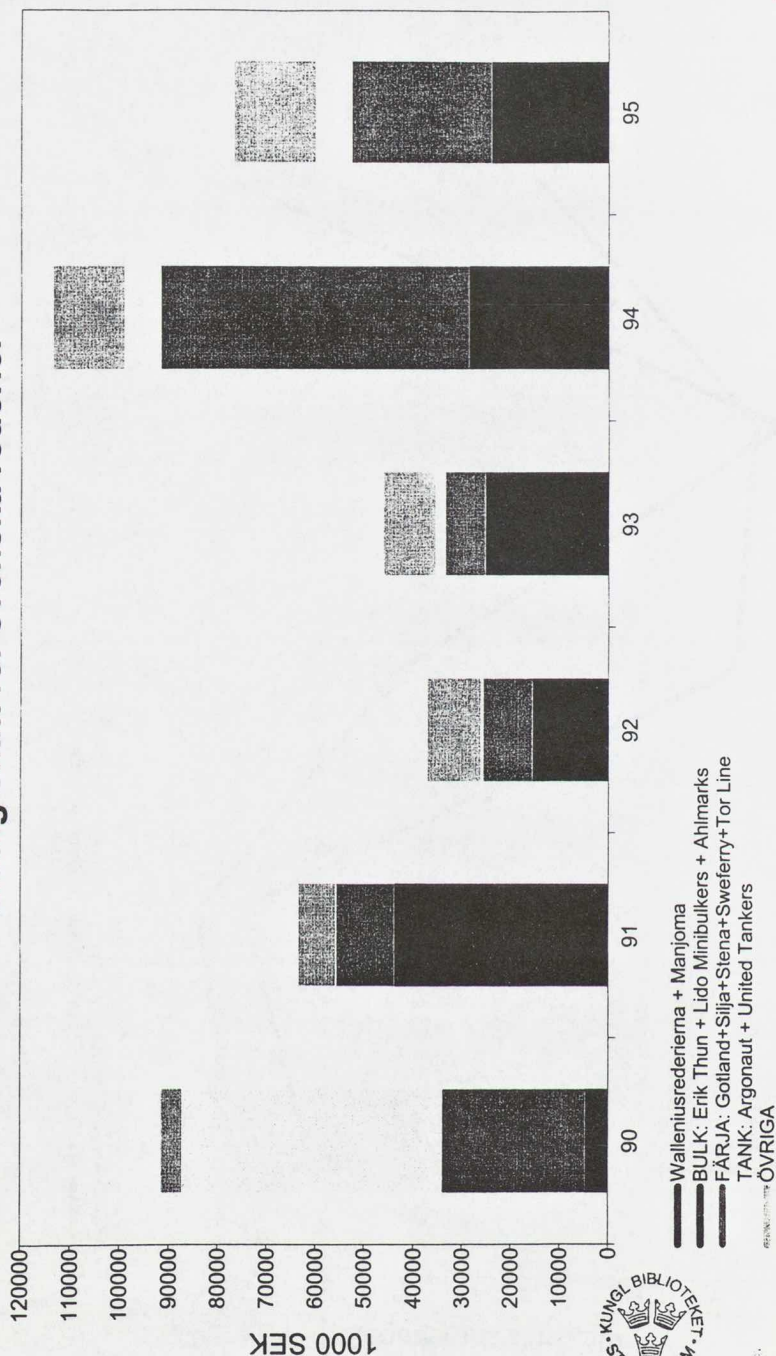
Bolag	Slutskatt 95	Slutskatt 94	Slutskatt 93	Slutskatt 92	Slutskatt 91	Slutskatt 90	Slutskatt 89
MANJONA AB	13036698	6737348	17086467	9567253	40614436	3498100	17437074
STENA SESSAN REDERI AB	5562848258	13036698	6737348	17086467	9567253	3498100	17437074
ARGONAUT AB	5560247188	3254339	47215498	378616	253165	2034127	8264860
TOR LINE AKTIEBOLAG	5560266677	389444	247895	378616	253165	48937382	8406701
UNITED TANKERS AB	5560378894	16512874	9728761	333725	431547	1346172	9316487
STENA LINE SCANDINAVIA AKTIEBOLAG	5560381555	7071020	7234832	1868702	341793	13704258	9316487
WALLENUSREDERIERNA AKTIEBOLAG	55602631700	3189620	2736884	4539689	2461346	29682361	9316487
ERIK THUN AKTIEBOLAG	5560335928	2659758	2736470	2030930	2673908	6964640	29682361
SWEFERRY AKTIEBOLAG	5560713394	2494783	3469092	1444044	1714739	1029831	2151112
REDERIAKTIEBOLAGET GOTLAND	5560264575	2496888	1946105	1869118	2490173	1335678	1692076
SILIA LINE AKTIEBOLAG	5560609020	1170756	90998	104719	621081	575954	7471972
LILMO LINE AKTIEBOLAG	5563426138	1995290	163923	1192630	2034573	1098588	0
AHD MINIBULKERS AB	5560000241	4612426	2713826	128618	115017	528332	1200
BROSTRÖMS REDERI AKTIEBOLAG	5563418184	0	30224	4847281	1343553	161955	31116
NORDSTRÖM & THULIN AKTIEBOLAG	556010596	1242165	742626	1136397	1386300	1158751	2128
REDERIAKTIEBOLAGET DALAVIK	5561710632	911276	726137	890113	932730	865050	3420
STENA REDERI AKTIEBOLAG	5560578360	1280460	625641	175586	386567	1742354	37458
T-LINE AKTIEBOLAG	5560578360	1089064	633538	693860	1105715	155985	0
LION FERRY AKTIEBOLAG	5560637828	899745	737340	570934	796341	410341	146804
TÄRTANK REDERI AKTIEBOLAG	556185947	447094	460821	618816	562686	593182	73900
BOHUS BRATTÖN	5560731852	492335	896653	832392	150191	135768	128768
CONCORDIA MARINE AKTIEBOLAG	5561081059	64173	224928	0	18008	386287	454351
B&N GÖRTHON LINE AKTIEBOLAG	5560685819	89905	59983	64151	803785	35407	416359
FERN INTERNATIONAL SHIP MANAGEMENT AKTIEBOLAG	5561126953	12135	46809	53362	501966	468258	1279480
OSTERSTRÖMS REDERI AKTIEBOLAG	5560007725	825805	726377	795408	0	0	0
COOL CARRIERS AKTIEBOLAG	5560733737	1006244	504729	373578	63561	43746	202500
HASTSHIPPING AKTIEBOLAG	5562510494	470122	439667	408517	367792	437859	60000
BORE LINES AKTIEBOLAG	5562744614	653423	439667	888369	31074	358230	0
SVENSKA REDERIAKTIEBOLAGET ÖRESUND	55600515818	1707413	7344	10257	139426	70779	62182
FRONT LINE AKTIEBOLAG	5560035522	82427	360660	317877	64972	13092	298076
UGLAND BROTHERS SWEDEN AKTIEBOLAG	5562603299	402141	360660	317877	64972	13092	298076
REDERIAKTIEBOLAGET DONSOTANK	5564268646	336280	328734	303456	213401	0	198979
FINLANDSHAMNEN AKTIEBOLAG	5560582925	337491	320560	252545	106411	15208	188009
MTM MANAGEMENT AKTIEBOLAG	5561157289	299516	508986	133409	108987	42810	188009
B&N SVENSKA ORIENT LINEN AKTIEBOLAG	5563148369	247534	639693	180648	260180	16530	154748
REDERIAKTIEBOLAGET SEALINK	5564268760	230614	161278	101560	229671	100669	147905
STOCKHOLMS SJÖTRAFIK AKTIEBOLAG	5562026095	230614	161278	101560	229671	100669	147905
REDERIAKTIEBOLAGET NORDÖ-LINK	5562026095	230614	161278	101560	229671	100669	147905
FURETANK REDERI AKTIEBOLAG	5560445123	125764	115210	70518	10637	7127	95048
REDERI AKTIEBOLAGET VADERO TANK	5560455820	61343	420684	70518	10637	7127	95048
REDERIAKTIEBOLAGET GÖTEBORG - STYRSÖ SKÄRGÅRDSTRAFIK	5561284497	143794	111353	71700	87179	61421	83247
DALA REDERI OCH FÖRVALTNINGS AKTIEBOLAG	556287561	214974	82990	70271	87154	14649	79127
STENA BULK AKTIEBOLAG	5562432238	134613	69085	74476	84081	46802	66176
REDERI AKTIEBOLAGET NEDJAN	5562646740	40041	290168	69085	74476	84081	66176
REDERIAKTIEBOLAGET HERON	5562115864	91217	60929	48173	15789	1464	67741
EST LINE AKTIEBOLAG	166514	93064	49325	3990	35766	8860	52165
REDERI AKTIEBOLAGET VERITAS TANKERS	5563037703	224314	45218	21920	3311	0	52149
B&N TRANSBULK AB	5562100985	40999	41250	27862	57314	58059	51769
TABBIT SHIPPING AKTIEBOLAG	5563791325	65588	72804	58079	34858	411	44054
REDERI AKTIEBOLAGET ATLANTIC	5561910989	47468	18609	38507	59185	39506	34723
FERN MARINE AKTIEBOLAG	5564583200	164034	6818	23352	0	5064	32367
ATLANTIC CONTAINER AKTIEBOLAG	5560007008	95755	70132	0	0	0	27848
ANDERSHUP I/SITE AKTIEBOLAG	5560207585	31887	71337	32567	6852	3464	22914
VRANGO TRANSPORT AKTIEBOLAG	5561989527	96496	624	228	57	36876	22769
WESTERFANT AKTIEBOLAG	5562734524	30141	38376	16592	855	148	14352
VÄSTERHÄNINGS SJÖTRAFIK AKTIEBOLAG	5561210799	7742	7044	0	5622	6144	5634
ICB REDERI AKTIEBOLAG	5563518260	0	0	0	0	0	167
Summa sluttlig skatt	428778423	76790660	113558223	46201180	37307967	91465143	71463071

Bilaga 2

Rederiernas slutskatt vs. BNP
Procentuell förändring



Slutlig skatt för svenska rederier



Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan – steg för steg. U.
2. Inkomstskattelag, del I-III. Fi.
3. Fastighetsdatabaser. Ju.
4. Förbättrad miljöinformation. M.
5. Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för arbetshandikappade. A.
6. Länsstyrelsernas roll i trafik- och fordonsfrågor. K.
7. Byråkratin i backspegeln. Femtio år av förändring på sex förvaltningsområden. Fi.
8. Röster om barns och ungdomars psykiska hälsa. S.
9. Flexibel förvaltning. Förändring och verksamhetsanpassning av statsförvaltningens struktur. Fi.
10. Ansvar för valutapolitiken. Fi.
11. Skatter, miljö och sysselsättning. Fi.
12. IT-problem inför 2000-skiftet. Referat och slutsatser från en hearing anordnad av IT-kommissionen den 18 december. IT-kommissionens rapport 1/97. K.
13. Regionpolitik för hela Sverige. N.
14. IT i kulturens tjänst. Ku.
15. Det svåra samspelet. Resultatstyrningens framväxt och problematik. Fi.
16. Att utveckla industriforskningsinstitut. N.
17. Skatter, tjänster och sysselsättning. + Bilagor. Fi.
18. Granskning av granskning. Den statliga revisionen i Sverige och Danmark. Fi.
19. Bättre information om konsumentpriser. In.
20. Konkurrenslagen 1993-1996. N.
21. Växa i lärande. Förslag till läroplan för barn och unga 6-16 år. U.
22. Aktiebolagets kapital. Ju.
23. Digital demokrati. Ett seminarium om Teknik, demokrati och delaktighet den 8 november 1996 anordnat av Folkomröstningsutredningen, IT-kommissionen och Kommunikationsforskningsberedningen. IT-kommissionens rapport 2/97. K.
24. Välfärd i verkligheten – Pengar räcker inte. S.
25. Svensk mat – på EU-fat. Jo.
26. EU:s jordbrukspolitik och den globala livsmedelsförsörjningen. Jo.
27. Kontroll Reavinst Värdepapper. Fi.
28. I demokratins tjänst. Statstjänstemannens roll och vårt offentliga etos. Fi.
29. Barnpornografi. Innehavskriminalisering m.m. Ju.
30. Europa och staten. Europeiserings betydelse för svensk statsförvaltning. Fi.
31. Kristallkulan – tretton röster om framtiden. IT-kommissionens rapport 3/97. K.
32. Följdslagstiftning till miljöbalken. M.
33. Att lära över gränser. En studie av OECD:s förvaltningspolitiska samarbete. Fi.
34. Övervakning av miljön. M.
35. Ny kurs i trafikpolitiken + bilagor. K.
36. Bekämpande av penningtvätt. Fi.
37. Ett tekniskt forskningsinstitut i Göteborg. U.
38. Myndighet eller marknad. Statsförvaltningens olika verksamhetsformer. Fi.
39. Integritet Offentlighet Informationsteknik. Ju.
40. Unga och arbete. In.
41. Staten och trossamfunden Rättslig reglering – Grundlag – Lag om trossamfund – Lag om Svenska kyrkan. Ku.
42. Staten och trossamfunden Begravningsverksamheten. Ku.
43. Staten och trossamfunden Den kulturhistoriskt värdefulla kyrkliga egendomen och de kyrkliga arkiven. Ku.
44. Staten och trossamfunden Svenska kyrkans personal. Ku.
45. Staten och trossamfunden Stöd, skatter och finansiering. Ku.
46. Staten och trossamfunden Statlig medverkan vid avgiftsbetalning. Ku.
47. Staten och trossamfunden Den kyrkliga egendomen. Ku.
48. Arbetsgivarpolitik i staten. För kompetens och resultat. Fi.
49. Grundlagsskydd för nya medier. Ju.
50. Alternativa utvecklingsvägar för EU:s gemensamma jordbrukspolitik. Jo.
51. Brister i omsorg – en fråga om bemötande av äldre. S.
52. Omsorg med kunskap och inlevelse – en fråga om bemötande av äldre. S.
53. Avskaffa reklamskatten! Fi.
54. Ministern och makten. Hur fungerar ministerstyre i praktiken? Fi.
55. Staten och trossamfunden. Sammanfattningarna av förslagen från de statliga utredningarna. Ku.
56. Folket som rådgivare och beslutsfattare. + Bilaga 1 och 2. Ju.
57. I medborgarnas tjänst. En samlad förvaltningspolitik för staten. Fi.
58. Personalluthyrning. A.
59. Svenskhemmet Voksenåsens förvaltningsform. Ku.
60. Betal-TV inom Sveriges Television. Ku.

Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

61. Att växa bland betong och kojor.
Ett delbetänkande om barns och ungdomars
uppväxtvillkor i storstädernas utsatta områden från
Storstadskommittén. S.
 62. Rosor av betong.
En antologi till delbetänkandet Att växa bland
betong och kojor från Storstadskommittén. S.
 63. Sverige inför epokskiftet.
IT-kommissionens rapport 5/97. K.
 64. Samhall. En arbetsmarknadspolitisk åtgärd
+ Bilagedel. A
 65. Polisens register. Ju.
 66. Statsskuldpolitiken. Fi.
 67. Återkallelse av uppehållstillstånd. UD.
 68. Grannlands-TV i kabelnät. Ku.
 69. Besparingar i stort och smått. U.
 70. Totalförsvaret och frivilligorganisationerna
– uppdrag, stöd och ersättning. Fö.
 71. Politik för unga.
+ 2 st bilagor. In.
 72. En lag om socialförsäkringar. S.
 73. Inför en svensk policy om säker elektronisk
kommunikation. Referat från ett seminarium
anordnat av IT-kommissionen, Närings- och
handelsdepartementet och SEIS den 11 december
1996. IT-kommissionens rapport 6/97. K.
 74. EU:s jordbrukspolitik, miljön och regional
utveckling. Jo.
 75. Bosättningsbegreppet. Skatterättsliga regler för
fysiska personer. Fi.
 76. Invandrare i vård och omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. S.
 77. Uppföljning av inkomstskattelagen. Fi.
 78. Medelsförvaltning i kommuner och landsting. In.
 79. Försäkringsmäklare. En lagöversyn av
Försäkringsmäklarutredningen. Fi.
 80. Reformerad stabsorganisation. Fi.
 81. Allmännyttiga bostadsföretag.
+ Bilaga. In.
 82. Lika möjligheter. In.
 83. Om makt och kön – i spåren av offentliga
organisationers omvandling. A.
 84. En hållbar kemikaliepolitik. M.
 85. Förmån efter inkomst – Samordnat inkomst
begrepp för bostadsstöden och nya
kvalifikationsregler för rätt till
sjukpenninggrundande inkomst. S.
 86. Punktskattekontroll av alkohol, tobak och
mineralolja, m.m. Fi.
 87. Kvinnor, män och inkomster.
Jämställdhet och oberoende. A.
 88. Upphandling för utveckling. N.
 89. Handeln med skrot och begagnade varor. N.
 90. Ändrad organisation för det statliga plan-, bygg-
och bostadsväsendet. In.
 91. Jaktens villkor – en utredning om vissa jaktfrågor.
Jo.
 92. Medieföretag i Sverige – Ägande och
strukturförändringar i press, radio och TV. Ku.
 93. Hantering av fel i utjämningssystemet för
kommuner och landsting. In.
 94. Konkurrensneutralt transportbidrag. N.
 95. Forum för världskultur
– en rapport om ett rikare kulturliv. Ku.
 96. Lokalförsörjning och fastighetsägande.
En utvärdering av statens fastighetsorganisation.
Fi.
 97. Skydd av skogsmark. Behov och kostnader. M.
 98. Skydd av skogsmark. Behov och kostnader.
Bilagor. M.
 99. En ny vattenadministration. Vatten är livet. M.
 100. Nya samverkansformer inom den sjöhistoriska
museiverksamheten. Ku.
 101. Behandling av personuppgifter om
totalförsvarspliktiga. Fö.
 102. Mat & Miljö. Svensk strategi för EU:s
jordbruk i framtiden. Jo.
 103. Rapport med förslag om sändningsorter. Ku.
 104. Polis i fredens tjänst. UD.
 105. Agenda 21 i Sverige.
Fem år efter Rio – resultat och framtid. M.
 106. En fond för unga konstnärer. Ku.
 107. Den nya gymnasieskolan
– problem och möjligheter. U.
 108. Att lämna skolan med rak rygg – Om rätten till
skriftspråket och om förskolans och skolans
möjligheter att förebygga och möta läs- och
skrivsvårigheter. U.
 109. Myndighetsansvaret för transport av farligt
gods. Fö.
 110. Säkrare obligationer? Fi.
 111. Branschsanering - och andra metoder mot
ekobrott. Ju.
 112. En samordnad militär skolorganisation.
 113. Mot halva makten – elva historiska essäer om
kvinnors strategier och mäns motstånd. A.
 114. Styrsystem och jämställdhet. Institutioner i
förändring och könsmaktens framtid. A.
 115. Ljusnanda framtid eller ett långt farväl?
Den svenska välfärdsstaten i jämförande
belysning. A.
 116. Barnets bästa i främsta rummet. FN:s konvention
om barnets rättigheter förverkligas i Sverige. S.
 116. Barnets bästa – en antologi. S.
-

Statens offentliga utredningar 1997

Kronologisk förteckning

117. Nobelcenter i Stockholm – ett informations- och aktivitetssentrum kring naturvetenskap, kultur och samhälle. Ku.
118. Delade städer. S.
119. En tydligare roll för hälso- och sjukvården i folkhälsoarbetet. S.
120. Vuxenpedagogik i Sverige. Forskning, utbildning, utveckling. En Kartläggning. U.
121. Skolfrågor – Om skola i en ny tid. U.
122. Rättigheter i luftfartyg. K.
123. Ett effektivare näringsförbud. N.
124. IT-kommissionens hearing om den nya medie- och programvaruindustrin. Andrakammarsalen, Riksdagen, 1997-06-16. K.
125. Ett svenskt investerarskydd. Fi.
126. Bilen, miljön och säkerheten. Fi.
127. Straffansvar för juridiska personer. Del A+B. Ju.
128. Verkställighet och kontroll i utlänningsärenden. UD.
129. Kollektivtrafik i tid + Bilaga. K.
130. Effektivare statlig inköpsamordning. Fi.
131. Lag om premiepension. Fi.
132. Antimicrobial Feed Additives. Jo.
133. Antimikrobiella fodertillsatser (sammandrag). Jo.
134. Förtroendemannainflytande – ökad kvalitet och rättssäkerhet. S.
135. Ledare, makt och kön. A.
136. Kvinnors och mäns löner – varför så olika? A.
137. Glastak och glasväggar? Den könssegregerade arbetsmarknaden. A.
138. Familj, makt och jämställdhet. A.
139. Hemmet, barnen och makten. Förhandlingar om arbete och pengar i familjen. A.
140. Fonogramersättning. Ku.
141. Boken i tiden. Ku.
142. Högkostnadsskydd mot sjuklönekostnader. S.
143. Större EU – säkrare Europa. UD.
144. Försvarets fastigheter.
Former för en kostnadseffektiv och verksamhetsinriktad förvaltning. Fi.
145. Förvalta med miljöansvar. Statsförvaltningens arbete för ekologisk hållbarhet. M.
146. Grunddata – i samhällets tjänst. Fi.
147. Barns bilder av äldre
– en fråga om bemötande av äldre. S.
148. Utbildningskanalen. U.
149. Miljön i ett utvidgat EU. M.
150. EU:s jordbrukspolitik och östutvidgning. Jo.
151. Food and the environment, Swedish strategy for the future of EU agriculture. Jo.
152. Uppehållstillstånd på grund av anknytning. UD.
153. Arbetskraftens fria rörlighet – trygghet och jämställdhet + Bilagedel. A.
154. Patienten har rätt. S.
155. Miljösamverkan i vattenvården. M.
156. Ett större och bättre Europa? EU:s utvidgning: Samhällsekonomiska effekter. Fi.
157. Att erövra omvärlden. Förslag till läroplan för förskolan. U.
158. Vuxenpedagogik i teori och praktik. U.
159. Ett utvidgat europeiskt område med frihet, säkerhet och rättvisa. Ju.
160. Regionala konsekvenser av EU:s östutvidgning. N.
161. Stöd i föräldraskapet. S.
162. Medborgarskap och identitet. In.
163. Översvämningskatastrofen i Polen – stöd från stat och näringsliv. N.
164. Medlingsinstitut och lönestatistik.
+ 5 st bilagor. A.
165. Läkemedel i priskonkurrens. S.
166. Ohälsöförsäkringen. Trygghet och aktivitet. S.
167. En livsmedelsstrategi för Sverige.
168. Vinstutdelning i aktiebolag. Ju.
169. Försäkringsmedicinskt centrum.
En resurs för utredning och metodutveckling. S.
170. Bemötandet av äldre. S.
171. Den svensklagade handelsflottans konkurrenskraft. K.

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Fastighetsdataregister. [3]
Aktiebolagets kapital. [22]
Barnpornografiårean.
Innehavskriminalisering m.m. [29]
Integritet Offentlighet Informationsteknik. [39]
Grundlagsskydd för nya medier. [49]
Folket som rådgivare och beslutsfattare.
+ Bilaga 1 och 2. [56]
Polisens register. [65]
Branschsanering - och andra metoder mot ekobrott. [111]
Straffansvar för juridiska personer. Del A+B. [127]
Ett utvidgat europeiskt område med frihet, säkerhet och rättvisa. [159]
Vinstutdelning i aktiebolag. [168]

Utrikesdepartementet

Återkallelse av uppehållstillstånd. [67]
Polis i fredens tjänst. [104]
Verkställighet och kontroll i utlänningsärenden. [128]
Större EU – säkrare Europa. [143]
Upphållstillstånd på grund av anknytning. [152]

Försvarsdepartementet

Totalförsvaret och frivilligorganisationerna – uppdrag, stöd och ersättning. [70]
Behandling av personuppgifter om totalförsvarspliktiga. [101]
Myndighetsansvaret för transport av farligt gods. [109]
En samordnad militär skolorganisation. [112]

Socialdepartementet

Röster om barns och ungdomars psykiska hälsa. [8]
Välfärd i verkligheten – Pengar räcker inte. [24]
Bristar i omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. [51]
Omsorg med kunskap och inlevelse
– en fråga om bemötande av äldre. [52]
Att växa bland betong och kojor.
Ett delbetänkande om barns och ungdomars uppväxtvillkor i storstädernas utsatta områden från Storstadskommittén. [61]
Rosor av betong.
En antologi till delbetänkandet Att växa bland betong och kojor från Storstadskommittén. [62]
En lag om socialförsäkringar. [72]
Invandrare i vård och omsorg
– en fråga om bemötande av äldre. [76]
Förmån efter inkomst – Samordnat inkomstbegrepp för bostadsstöden och nya kvalifikationsregler för rätt till sjukpenninggrundande inkomst. [85]

Barnets bästa i främsta rummet. FN:s konvention om barnets rättigheter förverkligas i Sverige. [116]
Barnets bästa – en antologi. [116]
Delade städer. [118]
En tydligare roll för hälso- och sjukvården i folkhälsoarbetet. [119]
Förtroendemannainflytande – ökad kvalitet och rättssäkerhet. [134]
Högstnadsskydd mot sjuklönkostnader. [142]
Barns bilder av äldre
– en fråga om bemötande av äldre. [147]
Patienten har rätt. [154]
Stöd i föräldraskapet. [161]
Läkemedel i priskonkurrens. [165]
Ohälsöförsäkringen. Trygghet och aktivitet. [166]
Försäkringsmedicinskt centrum.
En resurs för utredning och metodutveckling. [169]
Bemötandet av äldre. [170]

Kommunikationsdepartementet

Länsstyrelsemas roll i trafik- och fordonsfrågor. [6]
IT-problem inför 2000-skiftet. Referat och slutsatser från en hearing anordnad av IT-kommissionen den 18 december. IT-kommissionens rapport 1/97. [12]
Digital demokrati. Ett seminarium om Teknik, demokrati och delaktighet den 8 november 1996 anordnat av Folkomröstningsutredningen, IT-kommissionen och Kommunikationsforskningsberedningen. IT-kommissionens rapport 2/97. [23]
Kristallkulan – tretton röster om framtiden.
IT-kommissionens rapport 3/97. [31]
Ny kurs i trafikpolitiken + bilagor. [35]
Sverige inför epokskiftet.
IT-kommissionens rapport 5/97. [63]
Inför en svensk policy om säker elektronisk kommunikation. Referat från ett seminarium anordnat av IT-kommissionen, Närings- och handelsdepartementet och SEIS den 11 december 1996.
IT-kommissionens rapport 6/97. [73]
Rättigheter i luftfartyg. [122]
IT-kommissionens hearing om den nya medie- och programvaruindustrin. Andrakammarsalen, Riksdagen, 1997-06-16. [124]
Kollektivtrafik i tid + Bilaga. [129]
Den svensklagade handelsflottans konkurrenskraft. [171]

Finansdepartementet

Inkomstskattelag, del I-III. [2]
Byråkratin i backspegeln. Femtio år av förändring på sex förvaltningsområden. [7]

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Flexibel förvaltning. Förändring och verksamhetsanpassning av statsförvaltnings struktur. [9]
Ansvaret för valutapolitiken. [10]
Skatter, miljö och sysselsättning. [11]
Det svåra samspelet. Resultatstyrningens framväxt och problematik. [15]
Skatter, tjänster och sysselsättning.
+ Bilagor. [17]
Granskning av granskning.
Den statliga revisionen i Sverige och Danmark. [18]
Kontroll Reavinst Värdepapper. [27]
I demokratis tjänst. Statstjänstemannens roll och vårt offentliga etos. [28]
Europa och staten. Europeiseringens betydelse för svensk statsförvaltning. [30]
Att lära över gränser. En studie av OECD:s förvaltningspolitiska samarbete. [33]
Bekämpande av penningtvätt. [36]
Myndighet eller marknad.
Statsförvaltningens olika verksamhetsformer. [38]
Arbetsgivarpolitik i staten.
För kompetens och resultat. [48]
Avskaffa reklamskatten! [53]
Ministern och makten.
Hur fungerar ministerstyre i praktiken? [54]
I medborgarnas tjänst.
En samlad förvaltningspolitik för staten. [57]
Statsskuldspolitiken. [66]
Bosättningsbegreppet. Skatterättsliga regler för fysiska personer. [75]
Uppföljning av inkomstskattelagen. [77]
Försäkringsmäklare. En lagöversyn av Försäkringsmäklarutredningen. [79]
Reformerad staborganisation. [80]
Punktskatteskattkontroll av alkohol, tobak och mineralolja, m.m. [86]
Lokalförsörjning och fastighetsägande.
En utvärdering av statens fastighetsorganisation. [96]
Säkrare obligationer? [110]
Ett svenskt investerarskydd. [125]
Bilen, miljön och säkerheten. [126]
Effektivare statlig inköpsamordning. [130]
Lag om premiepension. [131]
Försvarets fastigheter.
Former för en kostnadseffektiv och verksamhetsinriktad förvaltning. [144]
Grunddata – i samhällets tjänst. [146]
Ett större och bättre Europa? EU:s utvidgning: Samhällsekonomiska effekter. [156]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – steg för steg. [1]
Växa i lärande. Förslag till läroplan för barn och unga 6-16 år. [21]
Ett tekniskt forskningsinstitut i Göteborg. [37]
Besparingar i stort och smått. [69]
Den nya gymnasieskolan
– problem och möjligheter. [107]
Att lämna skolan med rak rygg – Om rätten till skriftspråket och om förskolans och skolans möjligheter att förebygga och möta läs- och skrivsvårigheter. [108]
Vuxenpedagogik i Sverige. Forskning, utbildning, utveckling. En Kartläggning. [120]
Skolfrågor – Om skola i en ny tid. [121]
Utbildningskanalen. [148]
Att erövrar omvärlden. Förslag till läroplan för förskolan. [157]
Vuxenpedagogik i teori och praktik. [158]

Jordbruksdepartementet

Svensk mat – på EU-fat. [25]
EU:s jordbrukspolitik och den globala livsmedelsförsörjningen. [26]
Alternativa utvecklingsvägar för EU:s gemensamma jordbrukspolitik. [50]
EU:s jordbrukspolitik, miljön och regional utveckling. [74]
Jaktens villkor – en utredning om vissa jaktfrågor. [91]
Mat & Miljö. Svensk strategi för EU:s jordbruk i framtiden. [102]
Antimicrobial Feed Additives. [132]
Antimikrobiella fodertillsatser (sammandrag). [133]
EU:s jordbrukspolitik och östutvidgning. [150]
Food and the environment, Swedish strategy for the future of EU agriculture. [151]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktivt lönebidrag. Ett effektivare stöd för arbetshandikappade. [5]
Personaluthyrning. [58]
Samhall. En arbetsmarknadspolitisk åtgärd + Bilagedel. [64]
Om makt och kön – i spåren av offentliga organisationers omvandling. [83]
Kvinnor, män och inkomster.
Jämställdhet och oberoende. [87]
Mot halva makten – elva historiska essäer om kvinnors strategier och mäns motstånd. [113]

Statens offentliga utredningar 1997

Systematisk förteckning

Styrsystem och jämställdhet. Institutioner i förändring och könsmaktens framtid. [114]
Ljusnande framtid eller ett långt förvärf? Den svenska välfärdsstaten i jämförande belysning. [115]
Ledare, makt och kön. [135]
Kvinnors och mäns löner – varför så olika? [136]
Glastak och glasväggar? Den könssegregerade arbetsmarknaden. [137]
Familj, makt och jämställdhet. [138]
Hemmet, barmen och makten. Förhandlingar om arbete och pengar i familjen. [139]
Arbetskraftens fria rörlighet – trygghet och jämställdhet + Bilagedel. [153]
Medlingsinstitut och lönestatistik.
+ 5 st bilagor. [164]

Kulturdepartementet

IT i kulturens tjänst. [14]
Staten och trossamfunden
Rättslig reglering
– Grundlag
– Lag om trossamfund
– Lag om Svenska kyrkan. [41]
Staten och trossamfunden
Begravningsverksamheten. [42]
Staten och trossamfunden
Den kulturhistoriskt värdefulla kyrkliga egendomen och de kyrkliga arkiven. [43]
Staten och trossamfunden
Svenska kyrkans personal. [44]
Staten och trossamfunden
Stöd, skatter och finansiering. [45]
Staten och trossamfunden
Statlig medverkan vid avgiftsbetalning. [46]
Staten och trossamfunden
Den kyrkliga egendomen. [47]
Staten och trossamfunden. Sammanfattingarna av förslagen från de statliga utredningarna. [55]
Svenskhemmet Voksenåsens förvaltningsform. [59]
Betal-TV inom Sveriges Television. [60]
Grannlands-TV i kabelnät. [68]
Medieföretag i Sverige – Ägande och strukturförändringar i press, radio och TV. [92]
Forum för världskultur
– en rapport om ett rikare kulturliv. [95]
Nya samverkansformer inom den sjöhistoriska museiverksamheten. [100]
Rapport med förslag om sändningsorter. [103]
En fond för unga konstnärer. [106]

Nobelcenter i Stockholm – ett informations- och aktivitetscentrum kring naturvetenskap, kultur och samhälle. [117]
Fonogramersättning. [140]
Boken i tiden. [141]

Närings- och handelsdepartementet

Regionpolitik för hela Sverige. [13]
Att utveckla industriforskningsinstitutet. [16]
Konkurrenslagen 1993-1996. [20]
Upphandling för utveckling. [88]
Handeln med skrot och begagnade varor. [89]
Konkurrensneutralt transportbidrag. [94]
Ett effektivare näringsförbud. [123]
Regionala konsekvenser av EU:s östutvidgning. [160]
Översvämningskatastrofen i Polen – stöd från stat och näringsliv. [163]
En livsmedelsstrategi för Sverige. [167]

Inrikesdepartementet

Bättre information om konsumentpriser. [19]
Unga och arbete. [40]
Politik för unga.
+ 2 st bilagor. [71]
Medelsförvaltning i kommuner och landsting. [78]
Allmännyttiga bostadsföretag.
+ Bilaga. [81]
Lika möjligheter. [82]
Ändrad organisation för det statliga plan-, bygg- och bostadsväsendet. [90]
Hantering av fel i utjämnningssystemet för kommuner och landsting. [93]
Medborgarskap och identitet. [162]

Miljödepartementet

Förbättrad miljöinformation. [4]
Följdlagstiftning till miljöbalken. [32]
Övervakning av miljön. [34]
En hållbar kemikaliepolitik. [84]
Skydd av skogsmark. Behov och kostnader. [97]
Skydd av skogsmark. Behov och kostnader. Bilagor. [98]
En ny vattenadministration. Vatten är livet. [99]
Agenda 21 i Sverige.
Fem år efter Rio – resultat och framtid. [105]
Förvalta med miljöansvar. Statsförvaltningens arbete för ekologisk hållbarhet. [145]
Miljön i ett utvidgat EU. [149]
Miljösamverkan i vattenvården. [155]

FRTZES
OFFENTLIGA
PUBLIKATIONER

POSTADDRESS 106 47 STOCKHOLM
FAX 08-690 91 91 TELEFON 08-690 91 90
E-POST fritzes.order@liber.se
INTERNET www.fritzes.se

ISBN 91-38-20767-2
ISSN 0375-250X