

Motion till riksdagen 2011/12:T274

av **Hans Rothenberg och Lars Hjalmered (M)**

Stärkande av den svenska sjöfartsnäringen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att se över förutsättningarna för att svensk sjöfart även framgent kan inta en ledande position internationellt.

Motivering

Den svenska sjöfarten är stommen i det blodomlopp som säkerställer det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga transporter. Därtill verkar sjöfarten i extremt konkurrensutsatt internationell miljö, där många flaggstater skapar särskilda regler för de inhemska rederierna och fartygen för att möta konkurrensen från så kallad bekvämlighetsflaggad sjöfart. I en miljö där allt fler svenska fartyg i allt ökande takt flaggas ut riskerar kompetens och arbetstillfällen att försvinna ur landet. För att motverka detta behöver svensk rederinäring konkurrenskraftiga förutsättningar gentemot omvärlden.

I takt med att polarisen i Arktis smälter och öppnar Nordostpassagen kommer dessutom sjöfarten i norra ishavet att få en helt ny strategisk roll, vilket ställer nya krav på såväl fartygskonstruktioner och hamnar som bemanningens utbildning. Dessa nya förutsättningar innebär också helt nya möjligheter för den svenska sjöfarten, varför det är angeläget att ta tillvara dess utvecklingspotential.

Hållbarhet i sjöfarten är en av sjöfartens främsta styrkor i det internationella transportsystemet. Inte minst är de miljömässiga fördelarna stora vad gäller långväga transporter. Samtidigt finns en hel del utmaningar i kölvattnet av sjöfarten. Det handlar bland annat om att tillförsäkra hög standard på fartygens konstruktioner samt att genom väl fungerande underhåll undvika olyckor. Det handlar också om ny teknik och nya konstruktioner som stegvis

Fel! Okänt namn på

minskar sjöfartens miljöpåverkan från framdrivning, vilket också förutsätter välutbildad ombordpersonal och smarta dragningar av farleder.

För att svensk sjöfart skall kunna utvecklas bör den i Sverige ha likvärdiga skatteregler som konkurrerande länder i Europa. Men att skapa goda förutsättningar för den inhemska sjöfarten handlar dock inte enkom om skattesubventionering. Konkurrensverket har nyligen konstaterat att svenskt näringsliv inte är beroende av svenskflaggade fartyg eller svenska rederier för tillgången till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Samtidigt menar man att dagens sjöfartsstöd leder till en betydande samhällsekonomisk kostnad. Därmed är det inte självklart att Sverige skattesubventionerar delar av sjöfarten samtidigt som detta kan lägga hinder i vägen för att genomföra nödvändiga anpassningar som införandet av tonnageskatt och SIS (svenskt internationellt sjöfartsregister) innebär. Det finns sålunda anledning att överväga att avveckla det svenska sjöfartsstödet, vilket också skulle underlätta och ytterligare motivera ett införande av tonnageskatt.

Även rekrytering av personal är en kritisk framtidsfråga för sjöfarten. Det handlar inte minst om att tillförsäkra utbildningsplatser av främsta kvalitet på högskolan och att sjöfartsnäringen fortsättningsvis har förutsättningar att påverka unga människor att söka sig till branschen. Till det behövs god tillgång till sjöpraktikplatser, vilket också i hög grad är beroende av en stor numerär svenskflaggade fartyg. Därför behöver den svenska handelsflottan vara av en storlek som ger förutsättningar för att studenter får tillgång till praktikplatser.

Sammantaget behöver den svenska sjöfartens villkor ha rimliga och konkurrensneutrala förutsättningar gentemot omvärlden, vilket ger den möjlighet att framöver spela en betydande roll för att utveckla internationell sjöfarts miljömedvetenhet och kompetensnivå.

Stockholm den 3 oktober 2011

Hans Rothenberg (M)

Lars Hjälmered (M)