

Motion till riksdagen 2012/13:T410

av **Annelie Enochson (KD)**

Maritim strategi

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att införa tonnageskatt.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om att verka för ett införande av ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) samt att se över sjöfartsstödet utformning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anføres i motionen om behovet av en svensk maritim strategi och en vision för sjöfartsnäringen.

¹ Yrkande 1 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

Motivering

Sjöfartsnäringen är av central betydelse för vår handel och vårt land. Genom en stor svenskflaggad handelsflotta kan Sverige påverka utformningen av de internationella reglerna för sjöfarten. Svensk sjöfartstradition är förknippad med hög sjösäkerhet och det är viktigt att Sverige fortsätter att vara pådrivande för bättre sjösäkerhet inom berörda internationella organ.

Vid internationella kriser som direkt berör Sverige finns det ett betydande värde i att ha en egen handelsflotta som kan bidra till att säkra transportvägar till och från landet. Sjöfartsnäringen utgör navet i ett industriellt kluster med cirka 200 000 anställda i Sverige. Klustrets kärna utgörs av de 15 000 personer som är sysselsatta inom rederinäringen. Den svenska utbildningen av kvalificerad sjöpersonal har stor betydelse för kvaliteten i den svenska sjöfarten och sker i intimt samarbete med rederinäringen. Vid en utflyttning av svenska rederier skulle denna koppling försvinna, utbildningens kvalitet sänkas och framtidsutsikterna för eleverna försämrats.

EU-kommissionen presenterade i januari 2009 centrala strategiska mål för Europas sjötransporter fram till 2018. Kommissionen lyfte bl.a. fram att tydliga och konkurrenskraftiga EU-ramar för tonnagebeskattning, inkomstbeskattning och statligt stöd bör upprätthållas. Kommissionen betonade att EU-flaggstater står inför en skarp konkurrens från flaggstater utanför EU.

År 2006 gjordes en utredning om införande av tonnageskatt för fartyg i Sverige som ett alternativ till nuvarande beskattning. Tonnageskatten, som uttas i förhållande till fartygens storlek, har införts i samtliga sjöfartsländer i EU utom i Sverige. Metoden ger en långsiktig beskattning som också har fördelen att den möjliggör för rederierna att ha god framförhållning och planering utan skattemässiga överraskningar. Framförhållningen ger också bättre möjlighet till inköp av nya fartyg. Nya fartyg innebär bättre miljö- och säkerhetsarbete. Idag är det bara Sverige och Österrike bland EU-länderna som inte har infört tonnageskatt.

Riksdagspartierna har visat stor enighet kring förslaget om tonnageskatt som skulle innebära en väsentlig utjämning av konkurrensförutsättningarna mellan Sverige och omvärlden. Att införa tonnageskatt är en av de viktigaste åtgärderna för att utjämna konkurrensförhållandena mellan svensk och utländsk handelssjöfart. Genom att införa tonnagebeskattning av fartyg ges svensk sjöfartsnäring möjlighet att växa och utvecklas.

År 2010 presenterades en statlig utredning om svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73). Där konstaterades att de svenskflaggade fartygen har sämre förutsättningar än fartyg från närliggande konkurrentländer. Under 2009 och 2010 flaggades 80 fartyg ut från Sverige, främst till vårt grannland Danmark. Under 2012 har redan 14 fartyg flaggats ut och ytterligare sju har aviserats, främst till Finland som nu infört tonnageskatt. Sverige utmärker sig gentemot andra sjöfartsnationer inom EU genom att inte ge sjöfartsnäringen möjlighet att betala tonnageskatt som alternativ till vanlig inkomstbeskattning. Jag anser, liksom utredaren, att möjligheten till tonnagebeskattning ska införas. Inte minst ur konkurrenssynpunkt är införandet av en

Fel! Okänt namn på

tonnageskatt nödvändig för rederinäringens utveckling i Sverige. För att undvika ytterligare utflaggningar av fartyg på grund av bristande besked i tonnageskattfrågan, är det av största vikt att denna reform genomförs snarast. Men det räcker inte med en tonnageskattereform. Sveriges regering måste se till att sjöfartsnäringen får likvärdiga konkurrensregler på alla relevanta områden. Jag anser att det måste till en maritim strategi och en ny vision för den svenska sjöfartsnäringen. En vision som innebär att det ska löna sig att flagga tillbaka fartyg till Sverige. En vision som gör att Sverige åter blir en ledande sjöfartsnation med en stor handelsflotta. För att detta ska bli verklighet behövs en politisk attitydförändring och en vilja till förändring där ingen sten är för helig för att vändas på. Detta innebär att underlätta inregistreringen av fartyg till Sverige, överföra inspektionen fullt ut till klassningssällskapen, se över stämpelskattens utformning och att införa ett internationellt register för den svenska handelsflottan.

Ett svenskt internationellt register är centralt för att utveckla sjöfartsnäringen i Sverige. Den oro som finns från arbetstagarhåll för att personal kommer att sägas upp är kortsiktigt berättigad. Om inte näringen kan behållas finns ingen arbetsmarknad kvar kring det svenska sjöfartsklustret, detta är långsiktig oro. Danmark införde ett internationellt register redan 1988, och deras marina kluster fungerar som en stjärna med rederipersonal i mitten, omgiven av långa tentakler i form av angränsande näringar. Ett införande av ett svenskt internationellt register kan leda till en liknande positiv utveckling och det kan skapa en bra "kringarbetsmarknad" om handelsflottan kan öka. Det är också viktigt att påpeka att ett internationellt register endast ska omfatta lastfartyg i fjärrfart. Färjetrafiken, där det största antalet anställda finns, skulle inte beröras.

Det finns också behov av att förenkla regelverken. Idag är rutinerna för bland annat besiktning och certifiering mycket krångligare och dyrare för svenska redare jämfört med reglerna för norska kollegor. Kostnaderna för att föra svensk flagg bör sänkas. Det är idag mer än dubbelt så dyrt att registrera ett fartyg under svensk flagg jämfört med dansk eller norsk flagg.

Svensk industri är helt beroende av en effektiv och fungerande sjöfart. 90 procent av godset till och från utlandet fraktas på köl. Svensk kompetens inom sjöfartsnäringen är av stor betydelse för att Sverige skall klara att upprätthålla farleder och sjösäkerhet samt att minimera miljörisker i den marina miljön.

För Västra Götaland, som är centrum i det svenska maritima klustret med en stor mängd rederier, företag och arbetstillfällen inom sjöfartsnäringen, är det särskilt angeläget och av strategisk betydelse att åtgärder snabbt vidtas för att svensk sjöfart skall vara konkurrenskraftig.

I förhållande till omvärlden har svensk sjöfart högre bemanningskostnader. Kostnaderna för att driva sjöfart enligt svenska bestämmelser och regler är högre än i många EU-länder och betydligt högre i jämförelse med flertalet länder utanför EU och EES-området. Europeiska kommissionen har sedan 1989 utarbetat riktlinjer för att samordna medlemsstaternas olika stödsystem till sjöfartsnäringen. Den 17 januari 2004 meddelades nu gällande regler (2004/C 13/03). Riktlinjerna anger de ramar för statligt stöd till sjötransport

Fel! Okänt namn på

som kommissionen tillåter, men anger inte i detalj hur stödet ska utformas. Så länge inte stödet överskrider riktlinjerna kan medlemsstaterna själva detaljutföra reglerna. Medlemsländernas stödordningar får inte framkalla snedvridning av konkurrensförhållandena i någon större utsträckning än vad som ligger i det gemensamma intresset. Riktlinjerna ska skapa likvärdiga förutsättningar mellan olika fartygstyper som är utsatta för internationell konkurrens. Riktlinjerna ger utrymme för verksamheter att motta sjöfartsstöd trots att de inte uppfyller det grundläggande kriteriet om att transportera personer eller gods. Sjöfarten har generellt utvecklats mot en större diversifiering än vad det grundläggande kriteriet motsvarar. I riktlinjerna nämns följaktligen fartyg som arbetar med sjömätning, kabelläggning, muddring och konstruktionsarbeten i marin miljö. Sverige har inte uppfattat denna möjlighet utan utesluter sjöfartsstöd för verksamheter av det här slaget med en extensiv utflaggning till närliggande EU-länder som följd.

När riktlinjerna senast uppdaterades 2004 angavs konkurrensförhållandena inom EU vara relativt harmoniserade med en ringa frekvens av flaggning mellan medlemsstaterna. Den svenska utflaggningen till omgivande länder har sedan dess varit omfattande. Dels på grund av att Sverige saknar tonnagebeskattning, dels på grund av att vi tolkar möjligheterna till sjöfartsstöd snävt. Detta behöver ändras till att sjöfartsstöd även inkluderar fartyg som arbetar med sjömätning, kabelläggning, muddring och konstruktionsarbeten i marin miljö.

Vad Sverige behöver är en hållbar och framtidsinriktad vision för den viktiga sjöfartsnärings som ger mod till redarna, framtidstro för sjömännen och energi för forskare och innovatörer att utveckla näringen.

Stockholm den 4 oktober 2012

Annelie Enochson (KD)