

INTERPELLATION TILL STATSRÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2022-05-12
Besvaras senast
2022-06-02

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:492 Konkurrenskraften för den svenska sjöfarten

Svensk sjöfartsnäring behöver få till rimligare förutsättningar för svenskflaggade fartyg. Den inflaggning som skett de senaste åren har vänt till en minskning och är nu på runt hundra fartyg, vilket är otillräckligt i en situation som inte präglas av fred. Det innebär att Sverige saknar möjlighet att säkra distribution av drivmedel och inte heller kan sända trupper eller möta behovet av förnödenheter till det militära och civila samhället. Läget kring en begränsad svenskflaggad handelsflotta är ytterst otillfredsställande.

Sjöfartsbranschen har genom samarbete parterna emellan i Blå tillväxt presenterat en handfull punkter vilka skulle kunna bidra till att vända den nedåtgående trenden och öka inflaggningen. Det handlar om att utveckla den befintliga tonnageskatten, ersätta stämpelskatten med en fast avgift som ligger på en internationellt konkurrenskraftig nivå och återställa nettomodellen. Dessa åtgärder skulle som start kunna innebära skillnaden mellan stabila och instabila förutsättningar för den svenska sjöfarten. Betydelsen av att en större andel av den svenska handelsflottan ges möjligheter att föra svensk flagg är högst påtaglig, men i dag finns de näringspolitiska förutsättningarna helt enkelt inte på plats. Den svenska flaggans konkurrenskraft står sig dessvärre inte ens mot länder i Sveriges omedelbara närhet.

Utan en tillräckligt omfattande svenskflaggad handelsflotta står sig det svenska totalförsvaret tämligen slätt, vilket även Forsvarsberedningen anger i sin rapport. Utan handelsflottan kan varken materiel, förnödenheter eller bränsle transporteras till, från eller inom Sverige i tillräcklig omfattning vid en förändrad hotbild. En stats förmåga att i kristid använda fartygsresurserna är beroende av fartygens flagg.

Fartygsinvesteringar innebär i sig stora kapitalinvesteringar, och att till detta utrusta fartyg med miljöteknik som går utöver minimikraven innebär att dessa investeringar ökar. För investering av denna typ krävs att lån tas upp i lämpliga kreditinstitut, vilka i sin tur kräver en säkerhet. Intäkterna från den samlade svenska stämpelskatten uppgick enligt uppgifter från Transportstyrelsen i genomsnitt till beskedliga 4,1 miljoner kronor per år under perioden 2014–2018 beroende på att få fartyg flaggade in till Sverige. Ett flertal länder har avvecklat stämpelskatten i syfte att öka inflaggningen, då man i dessa länder noterat att stämpelskatten motverkar att fartyg kommer in under deras tonnageskattesystem och därmed minskar de samlade skatteintäkterna från

sjöfartsnäringen. Att ersätta stämpelskatten med en fast avgift på en internationellt konkurrenskraftig nivå skulle vara en förbättring jämfört med nuvarande ordning.

År 2001 infördes den så kallade nettomodellen för sjöfartsstödet. Nettomodellen togs fram som en del i ett system anpassat enligt principerna för svensk arbetsmarknad. Den 1 januari 2020 genomfördes en ändring av modellen då regeringen bestämde sig för att frångå nettomodellen som princip. Ändringen innebar att rederier får tillbaka 99 procent av inbetalda skatter och arbetsgivaravgifter, i stället för tidigare 100 procent. Uppenbara negativa effekter är att villkoren i Sverige försämras och att det blir mindre attraktivt att flagga fartyg i Sverige samt att kostnaderna för att anställa svensk sjöpersonal ökar. Ändringarna påverkar således förutsättningarna för investeringar, förutsättningarna för att bedriva sjöfart i Sverige och möjligheten att anställa svensk personal. Därför bör nettomodellen återinföras och gälla under en fastställd och långsiktig period då sjöfartsnäringen behöver ett förutsägbart och stabilt system för de investeringsbeslut som rederierna gör.

När tonnageskattesystemet infördes i Sverige år 2017 var Sverige ett av de sista länderna i Europa att införa ett sådant system. Antalet svenskflaggade fartyg hade i avsaknad av en tonnageskatt minskat drastiskt, från över 200 fartyg till 83, vilket påverkat kompetensförsörjningen inom hela den maritima sektorn. Införandet av tonnageskattesystemet innebar att den pågående utflaggningsbromsades upp och antalet fartyg initialt ökade något. Därefter har antalet fartyg pendlat kring hundra.

För att bredda rekryteringsbasen för tonnageskattesystemet och öka Sveriges skatteintäkter från näringen och därmed göra det möjligt för fler rederier att betala skatt genom att ansluta sig till tonnageskattesystemet bör detta harmoniseras så att grunden för bedömningen om sjöinkomst, sjöfartsstöd och tonnagebeskattning får samma bedömningsgrunder, och det är angeläget att systemen hänger ihop. Detta kan ske genom att man ser till att det blir möjligt för fartyg som är utsatta för internationell konkurrens och bedriver trafik på Sverige att ingå i systemet, att fler typer av sjöfart omfattas av systemet samt att den oförutsägbarhet som finns vad avser beskattning av både rederier och dess anställda minskar. En samlad översyn som säkerställer långsiktig stabila och konkurrenskraftiga villkor bör därför genomföras i syfte att förbättra villkoren för sjöfarten och ge denna för Sverige strategiskt viktiga näring kraft att också bidra till en förstärkning av det svenska totalförsvaret.

Med hänvisning av ovanstående är min fråga till infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Vilka av de förslag som sjöfartsnäringens Blå tillväxt presenterat kommer regeringen att tillmötesgå?

.....

Hans Rothenberg (M)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck