

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2023-11-08
Besvaras senast
2023-11-15 kl. 12.00

Till finansminister Elisabeth Svantesson (M)

2023/24:227 Stärkt konkurrenskraft för svenska fartyg

Sverige står inför det allvarligaste säkerhetsläget sedan andra världskriget till följd av Rysslands olagliga invasion av Ukraina, vilket i sin tur destabiliserar närområdet och övriga omvärlden.

Svenskflaggade fartyg spelar en viktig roll för att säkerställa förmågan till en grundläggande svensk försörjning och transporter i normala såväl som orostider, och i händelse av krig är den svenska handelsflottan instrumentell för Sveriges totalförsvarsförmåga.

Svenska fartyg omfattas av olika regelverk, beroende på vilket fartområde de trafikerar. Att det finns regelmässiga skillnader är naturligt beroende på olika säkerhetskrav för trafik i skyddade vatten – i detta fall benämnt inre fart – och fartyg som går på öppet vatten – vanligen benämnt Europafart eller fjärrfart. Dessa regler beror inte minst på olika säkerhetskrav.

Begreppen om fartområde används också för att skilja den nationella skärgårdstrafiken från den internationellt konkurrensutsatta sjöfarten, vilket gör att frågan har stor betydelse. Fartområdena avgör nämligen huruvida ett fartyg kan klassas för så kallad sjöinkomst, enligt inkomstskattelagen (1999:1229 Fartområden K64, 6 §).

Dagens regler ställer krav på att fartyg ska bedriva merparten av färden – över 50 procent – utanför det inre fartområdet för att kunna klassas för sjöinkomst och därmed vara berättigade sjöfartsstöd.

Den svenska staten har under senare år investerat i att utveckla farleder inte minst i kustbandet, bland annat i syfte att avlasta en hårt ansträngd landinfrastruktur. Det är på denna typ av sträckor som exempelvis ett mindre rorofartyg i trafik mellan samma hamnar kan välja mellan att gå en kortare och mer kustnära farled, där merparten blir i inre fart, eller en längre farled, där en mindre del blir i inre fart. Vilken rutt ett fartyg väljer bör i första hand avgöras av vad som är lämpligt för det aktuella fartyget eller andra säkerhetsbedömningar. Vilken rutt ett fartyg tar mellan två hamnar kan därför få en avgörande betydelse för vilka ekonomiska villkor som gäller för fartyget och ytterst om det kan flaggas i Sverige eller i andra länder, där motsvarande regler inte gör sig gällande.

Sjöfarten är speciell till sin natur genom att det är en öppen global konkurrensutsatt marknad och att det finns en gemensam marknad inom EU där det är fritt att bedriva trafik mellan nationella hamnar. För att svenska fartyg ska kunna konkurrera på samma villkor som andra fartyg inom EU finns speciella regler där svenska fartyg som verkar på denna marknad ska kunna göra det på samma villkor som råder i andra EU-länder. Den pågående utredningen om översyn av tonnageskatten är därför viktig, men det är också viktigt att fartygsklassning för sjöinkomst görs utifrån en helhetsbedömning där svenska fartyg inte missgynnas och i praktiken inte blir beroende av vilken rutt fartyget tar, detta i synnerhet när rutten innebär en längre resväg med ökade emissioner som följd.

Den senaste tidens omvärldsförändringar med ett kraftigt förändrat säkerhetspolitiskt läge gör dessutom att Sverige, som är helt beroende av sjöfarten för transporter till och från vårt land, behöver säkerställa att vi får fler fartyg under svensk flagg och inte färre.

Med beaktande av hur ovan beskrivna regelverk är utformat, vilket undantar möjligheten till sjöinkomst – och sjöfartsstöd – för internationellt konkurrensutsatta fartyg i inre fart och med beaktande av den särskilda situation Sverige befinner sig i där vi har behov av svenskflaggade fartyg av olika storlek i beredskapshänseende är min fråga till finansminister Elisabeth Svantesson följande:

Vad avser ministern att göra för att säkerställa att sjöinkomst också kan användas för internationellt konkurrensutsatta fartyg som går i inre fart, inte minst av beredskapsskäl men också för att möjliggöra för svenska fartyg att konkurrera i trafik mellan svenska hamnar?

.....
Jimmy Ståhl (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Gergö Kisch