

# Motion till riksdagen

1988/89:Sk641

av Rolf Clarkson m.fl. (m)

## Skattefri försäljning m.m. på fartyg mellan fastlandet och Gotland

---

Vår vackra ö Gotland har på grund av sin geografiska belägenhet och därav följande kommunikationsproblem inte de bästa förutsättningar för ett expanderande näringsliv bortsett från turistnäringen. Från statens sida har man sökt stärka utvecklingen bland annat genom att subventionera kommunikationerna. Trots stora ansträngningar är resultatet inte lysande och i synnerhet inkomsterna av turismen är mycket ojämna över året.

*Transportstödet* för Gotland omfattar två delposter, nämligen transportstöd till färjetrafiken samt statsbidrag till viss lastbilstrafik till och från Gotland.

*Linjesjöfarten* mellan Gotland och fastlandet sker med stöd av tillstånd (koncession) som staten beslutar om. Syftet med koncessionen är att säkerställa tillfredsställande standard i trafiken. Tekniska och ekonomiska förutsättningar finns inte för att fler än ett företag under varje tidsperiod svarar för trafiken. I praktiken får detta företag därmed ensamrätt på trafiken under en ganska lång tid.

Gotlandstrafikens årliga ekonomiska omslutning är ca 200 miljoner kronor. Underskottet, som staten täcker, har varierat omkring ett genomsnitt på knappt 60 miljoner kronor hittills under 1980-talet men vissa år legat på en mycket högre nivå.

Den stora ekonomiska omslutningen, det årliga underskottet och frånväron under viss tid av konkurrens gör det särskilt angeläget enligt transportrådet (TPR) att det avtal mellan staten och företaget, som reglerar trafiken, innehåller mekanismer, som stimulerar det företag som har ensamrätt, till att successivt öka trafiken och servicen i verksamheten.

TPR har när det gäller tidtabellsfrågorna haft diskussioner med Gotlandsintressenterna i en informell samrådsgrupp. Det avtal med rederiaktiebolaget Nordströms & Thulin som nu gäller kommer enligt transportrådet att följas upp. Ytterligare förenklingar i avtalet kommer att övervägas med syfte att bl.a. minimera statens engagemang i detaljfrågor och åstadkomma incitament till bättre service och effektivare trafik.

### Rabatter vid flygtrafik

Ersättningen för särskilda rabatter vid flygtrafik på Gotland tillkom år 1973. Medlen till ersättningen disponeras av luftfartsverket (LFV). Utan regeringens medgivande får högst 14,5 miljoner kronor per budgetår utbetalas till aktuella flygbolag.

Under budgetåret 1973/74-1986/87 utgick ersättningen endast till Linjeflyg AB. Sedan augusti 1987 utgår även ersättning till flygföretaget Avia AB (f.d. Sydaero AB).

Mot. 1988/89  
Sk641

LFV skall se till att en tillfredsställande flygtrafikförsörjning till och från Gotland upprätthålls. Ersättningen skall därför baseras på ett i förhållande till trafikunderlaget rimligt trafikutbud.

Såväl enkel- som tur- och returrenenärer skall omfattas av det för Gotland gällande specialpriset. Övriga rabatter i trafiken skall utgå på kommersiell grund.

## Avstamp på Gotland

Den 22 augusti 1985 fick statens industriverk i uppdrag av regeringen att föreslå åtgärder för att utveckla det gotländska näringslivet. Uppdraget resulterade i projektet "avstamp på Gotland". Projektet är nu enligt dess ledning till 90 procent genomfört och har tillfört länet ca 40 miljoner kronor i extra medel.

## Skattefri servering och försäljning

För Sverige med dess geografiska belägenhet – till stor del av ö-liknande karaktär – är det nödvändigt med goda båt- och färjeförbindelser. Under de senaste tre decennierna har en smått fantastisk utveckling ägt rum vad gäller förbindelserna med Åland och det finländska fastlandet och även beträffande färjetrafik från Göteborg mot Danmark och Tyskland, eller från Trelleborg och Helsingborg mot samma länder. Gårdagens färjor har ersatts av flytande lyxhotell. Turist- och nöjesresorna har blivit allt populärare. För Konferens-Sverige har båtkonferenser blivit ett omtyckt alternativ – nytta förenas med nöje. Trafiken är tät och biljettpriserna har hållits nere. Detta har i sin tur gynnat både godsbefordran och den "vanliga" passagerartrafiken.

Detta har inte skett genom några som helst statliga subventioner vare sig från svensk eller finländsk sida. Däremot beror den positiva utvecklingen till stor del på den skattefria provianteringen och försäljningen. För ett par år sedan uppskattades det, att denna svarade för nära hälften av intäkterna på trafiken mellan svenska och utländska hamnar.

Den positiva utvecklingen har också lett till att passagerartrafiken inte koncentrerats till enbart ett par hamnar. I dag finns förbindelser mellan flera orter på ömse sidor av Bottenhavet.

Gotland och dess förbindelser med det svenska fastlandet utgör en bjärt kontrast till den nämnda trafikens positiva utveckling. Gotlandstrafiken står och stampar på samma nivå som för 25–30 år sedan, till stort bekymmer för såväl gotlänningar som statsmakterna, som tvingats gå in med stora subventioner för att få till stånd förbindelser över huvud taget.

Ändå finns det ingenting som talar emot att Gotland skulle kunna få del av samma utveckling som kommit t.ex. Åland till del. Om åtminstone skattefri servering medgavs på Gotlandsfärjorna, skulle Gotland ha bättre förutsättningar att bli ett populärt resmål *också under årets mörka månader*. Gotland skulle bli attraktivare och turistanläggningarna skulle kunna bättre utnyttjas

under hela året. Nya arbetstillfällen skulle skapas, inte minst inom tjänstesektorn. Den positiva utvecklingen på Gotland skulle också få motsvarande effekter för praktiskt taget hela östra Sverige. Vi vill därför nu föreslå att möjligheten öppnas till i första hand skattefri servering.

För Gotland och gottlänningarna måste det te sig orättvist att inte kunna få del av de fördelar, som kommit bl.a. Åland till del. Och för alla fastlandsvenskar, som gärna vill besöka Gotland också då det inte är turistsäsong, är det otillfredsställande att på grund av höga priser och dåliga förbindelser tvingas avstå från att resa till ön. Konferensresor är knappast att tänka på. Skattefri proviantering och försäljning på Gotlandsbåtarna skulle säkerligen förändra situationen dramatiskt. Resandet och konferensverksamheten skulle öka och ge många fler turer och bättre service. Vi vill i sammanhanget understryka, att en båt på linjen Stockholm-Gotland befinner sig avsevärt längre tid på internationellt vatten än en båt på linjen Stockholm-Åland. Det finns också utländska exempel på hur motsvarande men full skattefrihet utnyttjas för att ge bärighet åt båt- och färjelinjer mellan fastlandet och öar inom statsgränsen, där en del av färden går på internationellt vatten. Som exempel kan nämnas Helgoland i Tyskland, Korsika i Frankrike, de engelska Kanalöarna och Kanarieöarna tillhörande Spanien. Argumentet att det skulle kunna störa våra förhandlingar med Sovjetunionen beträffande gränsdragningen i Östersjön spelar inte längre någon roll, då dessa är slutförda.

Det kan inte heller vara någon nykterhetspolitisk fråga. 35 miljoner passagerare årligen har möjlighet att handla skattefritt på färjor med anknytning till svenska hamnar. En utvidgning av viss skattefrihet till Gotlandsbåtarna kan därför inte innebära några problem i ett större perspektiv.

Det behövs inga stora lagändringar för att ge skattefrihet till Gotlandsbåtarna. De passerar internationellt vatten och bör därmed enligt tullstadgans 51 § ha rätt till skattefrihet och tullfrihet. För att Gotlandstrafiken skall falla in under stadgandet kräver emellertid praxis ett klargörande från regeringen. Regeringen kan i ett särskilt beslut ge tillstånd till i första hand skattefri servering och viss försäljning (choklad och parfym) på fartyg i Gotlandstrafik.

## Hemställan

Mot. 1988/89

Sk641

Med hänvisning till vad som i motionen anförts hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att åtgärder bör vidtas, som medger skattefrihet vid servering och viss försäljning ombord på fartyg i trafik mellan svenska fastlandet och Gotland.

Stockholm den 23 januari 1989

*Rolf Clarkson (m)*

*Görel Bohlin (m)*

*Birger Hagård (m)*

*Tom Heyman (m)*

*Sten Andersson (m)*

*i Malmö*

*Jan Sandberg (m)*

*Wiggo Komstedt (m)*

*Per Stenmarck (m)*

