

Motion till riksdagen 2020/21:3634

av **Hans Rothenberg (M)**

Förbättrade möjligheter för den svenska sjöfartens konkurrenskraft

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över de ekonomiska förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringsen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Svensk sjönäring behöver få till rimligare förutsättningar för svenskflaggade fartyg. Den inflaggning som skett de senaste åren har nu vänt till en minskning och är nere på 98 fartyg vilket är otillräckligt i en situation som inte präglas av fred. Det innebär att Sverige saknar möjlighet att säkra distribution av drivmedel, att sända trupper eller hålla uppe behovet av förnödenheter till det militära eller civila samhället. Läget kring en begränsad svenskflaggad handelsflotta är ytterst otillfredsställande.

Branschen har genom samarbete parterna emellan 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, införa en stämpelavgift istället för stämpelskatt samt att nettomodellen återinförs och fredas. Dessa åtgärder som start skulle kunna innebära skillnaden mellan stabila eller instabila förutsättningar för den svenska sjöfarten. Betydelsen av att en större andel av den svenska handelsflottan ges möjligheter att bära svensk flagg är högst påtaglig men idag 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 Försvarsberedningen 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 i tillägg till detta utrusta fartyg med miljöteknik som går utöver minimikraven innebär att dessa investeringar ökar. För investeringar 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. Att ersätta stämpelskatten med en stämpelavgift som täcker den faktiska administrativa kostnaden för myndighetens arbete skulle vara en förbättring jämfört med nuvarande ordning.

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, istället för tidigare 100 procent. En uppenbar negativ effekt är att villkoren i Sverige försämrats och att det blir mindre attraktivt att flagga fartyg i Sverige samt att kostnaderna för att anställa svensk sjöpersonal ökar. Ändringarna påverkar således både förutsättningarna för investeringar och 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. Sedan systemet infördes vände utvecklingen och antalet fartyg under svensk flagg ökade temporärt med drygt 20 procent.

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 sjöinkomst, sjöfartsstöd och tonnagebeskattning får samma bedömningsgrunder. Detta kan ske genom att det ska vara möjligt för fartyg som är utsatta för internationell konkurrens och bedriver trafik på Sverige att ingå i systemet. Vidare bör verksamhetsområdena och fartygsstorleken anpassas samt möjligheten till utbefraktning utökas. Det innebär större möjligheter för ett tonnagebeskattat kvalificerat företag inom tonnageskattesystemet att frakta ut ett kvalificerat fartyg på bareboat (utan besättning). Därutöver bör systemet kring obeskattade reserver ses över.

Sammantaget skulle dessa förändringar innebära förbättrade villkor för sjöfarten samt ge denna för Sverige strategiskt viktiga näring kraft att också bidra till en förstärkning av det svenska totalförsvaret vilket bör ges regeringen till känna.

Hans Rothenberg (M)