Motion till riksdagen 1985/86:Sk824

Birger Hagård och Görel Bohlin (m)

Skattefri proviantering och försäljning på fartyg mellan fastlandet och Gotland

Mot.
1985/86
Sk824–832

För Sverige med dess geografiska belägenhet – till stor del av öliknande karaktär – är det nödvändigt med goda båt- och färjeförbindelser. Under de senaste tre decennierna har också en smått fantastisk utveckling ägt rum, särskilt vad gäller förbindelserna med Åland och det finländska fastlandet. Gårdagens färjor har delves ersatts av flytande lyxhotell. Turist- och nöjesresorna har blivit allt poulärare. För Konferenssverige har båtkonferenser blivit ett omtyckt alternativ – nytta förenas med nöje. Trafiken är tät och biljettpriserna har hållits nere. Detta har i sin tur gynnat godsbefordran och den "vanliga" passagerartrafiken.

Detta har förvisso inte åstadkommits genom några 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.

De goda utvecklingsmöjligheterna har också lett till, att passagerartrafiken inte koncentreras till enbart ett par hamnar. Tvärtom finns i dag förbindelser mellan flera orter på ömse sidor av Bottenhavet.

I bjärt kontrast till denna positiva utvecklingen står förbindelserna mellan Gotland och den svenska fastlandet, vilka för Gotlands vidkommande utgör en livsnerv. Färjeförbindelserna mellan Gotland och fastlandet torde i stort sett befinna sig på samma nivå som för 20-30 år sedan, då Finlandstrafiken ännu befann sig i sin linda.

I en broschyr om Gotlandstrafiken, nyligen publicerad av länsstyrelsen i Gotlands län, konstaterades, att biljetterna är dyra – tur och retur kostar för en ensam gotlänning 310 kr. och 624 kr. för en tvåbarnsfamilj; motsvarande priser för fastlänningar är 580 kr. resp. 1 031 kr. Samtidigt är servicen dålig. Taxorna är högre än SJ:s på tåg "och färjans avgångstider har måst anpassas till godsavsändarnas behov – inte passagerarnas. Under större delen av året får gotlänningarna, om resmålet är Stockholmsregionen eller norrut acceptera att vid midnatt befinna sig i Stockholms central. För resenärer till södra eller västra Sverige är hotell i Oskarshamn enda lösningen när tåg eller bussanslutningar saknas till färjan". Samtidigt går Gotlandstrafiken med ett uderskott på 70 milj. kr.som subventioneras på staten.

Staten har emellertid som bekant ont om pengar. Därför föreslog nyligen statens transportråd, att all passagerartrafik skulle koncentreras till en enda fastlandshamn, Oxelösund, under nio månader av året. Den enda vintertrafiken med Oskarshamn skulle ombesörjas av färjan Gute, som dock främst

1 *Riksdagen 1985/86. 3 saml. Nr Sk824–832*

befordrar gods och bara kan ta en handfull passagerare. På detta sätt skulle Gotlandsbolagets underskott – och statens subventioner – kunna nedbringas med 30 milj. kr.

Detta förslag ledde till våldsamma protester från såväl representanter för Oskarshamn och Gotland som från TCO-distrikten i Kalmar, Stockholms och Gotlands län. Kostnaderna för företagen skulle öka. TCO-distrikten uppskattades att kostnaderna för den gotländska industrin skulle öka med så mycket som 55 % till följd av de dyrare transportkostnaderna. Ca 90 personer beräknades bli arbetslösa och av dem kommer 70 från Gotland. Arbetstillfällen skulle försvinna i hamnarna i Oskarshamn, Visby och Nynäshamn, vartill skulle komma återverkningar inom såväl industrin som handeln och servicenäringarna på Gotland och på fastlandet. Självfallet skulle också passagerarna åsamkas stora försämringar.

Efter denna massiva kritik retirerade transportrådet något men vidhöll Oxelösundsalternativet på sikt. Som en kompromiss har rådet föreslagit regeringen att passagerartrafiken mellan Visby och Oskarshamn skall krympas under lågsäsongen. Lastfärjan Gute – utan hytter och hissar och med mycket begränsat passagerareutrymme – skall främst ombesörja trafiken. Passagerarbåten Gotland. som nu går i trafik alla dagar utom lördagar, skall endast gå fredagar och söndagar under nio månader av lågsäsongen enligt transportrådets förslag. Detta förslag beräknas få ner statens kostnader för Gotlandstrafiken med 20 milj. kr. per år. Av de berörda betraktas det dock inte som ett acceptabelt alternativ. Det skulle leda till ökad isolering för Gotland och minskade arbetstillfällen av ungefär samma omfattning som tidigare redovisats. En omfattande namninsamling mot Transportrådets Oxelösundsalternativ har igångsatts av tidningarna Gotlands Allehanda samt Barometern –Oskarshamns-Tidningen. Denna kunde i mitten av januari räkna närmare 20 000 namnunderskrifter.

Det hittillsvarande sättet att resonera är föga konstruktivt. Det gäller att bringa ned förlusterna och därmed statens subventioner, men inga åtgärder har föreslagits för att få fart på Gotland och dess förbindelser, så att statliga subventioner i framtiden blir obehövliga, medan samtidigt Gotland ges möjligheter att ta till vara allt vad ön har att erbjuda och förbindelserna med fastlandet blir livliga och god service kan erbjudas alla passagerare. Och ändå kan det gå ganska snabbt att förverkliga detta och vända utvecklingen. Om skattefri proviantering och försäljning medges på Gotlandsfärjorna, kommer detta sannolikt att leda till att konkurrensen med Åland kan tas upp på allvar. Fastlandssverige skulle få ett nytt populärt resmål under de nio mörka månaderna. Gotland skulle blomstra och bli mångdubbelt attraktivare. Turistanläggningarna skulle kunna utnyttjas under hela året. Tjänstesektorn skulle öka. Åtskilliga nya arbetstillfällen skulle kunna skapas. En positiv utveckling på Gotland skulle självfallet också föra med sig motsvarande goda effekter för praktiskt taget hela östra Sverige, såväl Kalmar som Östergötlands och Sörmlands län.

Från gotländsk synpunkt ter det sig självfallet både orättvist och diskriminerande att inte på samma sätt kunna få bli delaktig i de fördelar, som t. ex. ålänningarna kan åtnjuta. Och för fastlandssvenskarna är det givetvis lika otillfredsställande att på grund av höga priser och dåliga kommunikationer

inte kunna få göra kortare turistresor till Gotland under den tid, då normalt turistsäsongen inte är för handen. Det borde vara en självklarhet, att gotlandsresenärer inte skall ha sämre villkor än ålandsresenärer. Skattefri försäljning på Gotlandsbåtarna skulle enligt vad som framhållits från Gotlandsbolagets sida kunna leda till fler avgångar och bättre service ombord. Det skall också betonas, att en båt på t.ex. linjen Stockholm–Gotland uppehåller sig längre tid på internationellt vatten än en båt på linjen Stockholm–Åland.

Det hela är som bör ha framgått i första hand en regionalpolitisk fråga. Det gäller Gotlands och östra Sveriges framtid. Det finns en redan beprövad metod att vända utvecklingen. Den bör tas till vara.

Någon nykterhetspolitisk fråga är det alltså inte. Alla övriga färjelinjer med anknytning till svenska hamnar transporterar årligen ca 35 miljoner passagerare, som kan köpa skattefria varor. I ett större perspektiv kan sålunda knappast en utvidgning av taxfreeförsäljningen till Gotlandsbåtarna innebära några problem. Inte heller kan det sägas, att den övriga färjetrafiken från och till svenska hamnar haft några problem från nykterhetspolitisk synpunkt, vilka inte kunnat bemästras. Under inga omständigheter kan det vara rimligt att av förment nykterhetspolitiska skäl förhindra en allmänt positiv utveckling för Gotland.

I en SIFO-undersökning, som Barometern lät utföra våren 1985, men där varken de regionalpolitiska aspekterna eller konsekvenserna i form av bättre förbindelser berördes, visade det sig likväl, att det fanns en majoritet för skattefri försäljning på Gotlandsbåtarna.

Några större lagändringar behövs inte för att den önskade skattefria provianteringen och försäljningen skall komma till stånd. Båtar i Gotlandstrafik passerar internationellt vatten. De bör därmed enligt tullstadgans 51 § ha rätt till skattefrihet och tullfrihet. Men enligt praxis har har bestämmelserna tolkats så, att dessa bestämmelser inte är tillämpbara på fartyg, som går mellan svenska hamnar utan endast, om fartyget angör utrikes hamn.

För att också Gotlandstrafiken skall falla in under stadgandet är sannolikt ett klargörande från regeringen nödvändigt. Regeringen kan också i ett särskilt beslut ge tillstånd till skattefri proviantering och försäljning på fartyg i Gotlandstrafik.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att åtgärder bör vidtas, som medger skattefri proviantering och försäljning på fartyg i trafik mellan svenska fastlandet och Gotland.

Stockholm den 27 januari 1986

Birger Hagård (m) *Görel Bohlin (m)*

1* *Riksdagen 1985/86. 3 saml. Nr Sk824–832*