

Motion till riksdagen

1989/90:Sk668

av Görel Bohlin och Birger Hagård (båda m)

Skattefri försäljning på fartyg mellan fastlandet och Gotland

Försäljning ombord på färjor

Den smått fantastiska utvecklingen av färjeförbindelserna mellan Sverige samt Åland och det finländska fastlandet kan bero på att färjorna utvecklats till konferenshotell. Turistresor, nöjesresor och båtkonferenser har blivit allt populärare. Resultatet har blivit en tät trafik med låga biljettpriser. Såväl godsbefordran som den "vanliga" passagerartrafiken har gynnats. Den positiva utvecklingen beror inte på statliga subventioner utan till stor del på den skattefria provianteringen och försäljningen, som för några år sedan uppskattades svara för nära hälften av intäkterna mellan svenska och utländska hamnar.

Gotlandstrafiken däremot 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 och låsta avtal 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 Åland till del. Om skattefri proviantering och försäljning medgavs också på Gotlandsfärjorna, skulle Gotland ha alla förutsättningar att bli ett populärt resmål också under årets mörka månader. Gotland skulle blomstra och bli mångdubbelt attraktivare och turistanläggningarna skulle kunna 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.

För Gotland och gotlänningarna måste det te sig orättvist att inte kunna få del av de fördelar, som kommit bland annat Åland till del. Och för alla fastlandssvenskar, 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. Skattefri proviantering och försäljning på Gotlandsbåtarna skulle sannolikt förändra hela situationen dramatiskt. Uppsvinget i resandet skulle också ge många fler turer och bättre service. Vi vill i sammanhanget understryka, att en båt på linjen Stockholm–Gotland finns längre tid på internationellt vatten än en båt på linjen Stockholm–Åland. Det finns också utländska exempel på hur motsvarande form av skattefrihet utnyttjas för att ge bärighet åt båt- och färjelinjer mellan fastlandet och öar inom statsgränserna, där en del av färden går på internatio-

nellt vatten. Inte heller spelar argumentet, att det skulle kunna störa våra förhandlingar med Sovjetunionen beträffande gränsdragningen i Östersjön, någon roll, då dessa är slutförda.

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

Det behövs inga stora lagändringar för att ge skattefrihet för proviantering och försäljning till Gotlandsbåtarna. De passerar internationellt vatten och bör därmed enligt tullstadgans 51 paragraf ha rätt till skattefrihet och tullfrihet. För att Gotlandstrafiken skall falla in under stadgandet kräver emellertid praxis ett klagörande från regeringen. Regeringen kan i ett särskilt beslut ge tillstånd till skattefri proviantering och försäljning på fartyg i Gotlandstrafik.

Sedan dessa idéer först väcktes för några år sedan har vi kunnat glädja oss åt, att de omfattas av allt fler i riksdagen, i andra politiska instanser, i turistfrämjande organ, bland företagare och bland befolkningen särskilt i östra Sverige och på Gotland. Allt fler tycks inse, att vårt förslag är ett realistiskt alternativ till den fortsatta kräftgång för Gotland, som ingen säger sig önska. Vi är också övertygade om att det förr eller senare blir fråga om positiva beslut i den riktning, som vi förordar. Ju förr dess bättre – för hela Gotlands utveckling.

Frizon

I många länder används frihamn eller exportzon som både ett sätt att underlätta hanteringen av gods och som ett sätt att frigöra utvecklingskrafter i handeln. I Sverige har tillstånd att inrätta exportzon i anslutning till flyghamn nyligen givits till Norrköpings kommun.

För Gotland utgör transportkostnader och reseavstånd ett betydande problem. De näringar som under senare år vuxit fram på ön betungas i det hänseendet av kostnader som är betydligt större än för de flesta företag på fastlandet. För staten innebär kostnadsbelastningen och konkurrensnackdelarna för Gotland att stora subventioner måste betalas ut. Detta gäller såväl transportstöd som subventionering av resandet.

Tanken att öar är särskilt lämpliga att ges frizonstatus är inte ny. Runt om i världen finns många exempel på öar som inrättats som frizoner.

I maj 1984 föreslog föreningen fria Åland i ett brev till utrikeshandelsministern att Åland skulle få bli en nordisk ekonomisk frizon. Det ekonomiska uppsvinget för ögruppen Åland har sin förklaring i den skattefria försäljningen ombord på de alltmer förstklassiga Ålandsbåtarna som, om detta förslag fick gehör, skulle förstärkas ytterligare.

Gotland är i ännu högre utsträckning än Åland en turistö. Turismen är Gotlands viktigaste näring. För denna viktiga näringsgren och för näringslivet i övrigt på Gotland, för sjöfarten, för fisket och för tätheten i förbindelserna med fastlandet skulle Gotland som frizon innebära enbart fördelar. Eftersom de gotländska näringarna i mycket ringa utsträckning konkurrerar med landet i övrigt är en snedvridning av konkurrensen egentligen inte något problem. I stället kan frizon ge en tätare och bättre trafik till ön, fler resenä-

rer, lägre biljettpriser och subventionerna från staten kan upphöra.

Gotland är en underbar sommar- och semesterö. Säkerligen skulle människor upptäcka hur vacker, intressant och stimulerande ön är även vinter, höst och vår om man kunde resa dit till ett bättre pris och vistas till rimlig kostnad. Gotland som frizon skulle med största säkerhet leda till ökad turism med lägre priser, samtidigt som övriga näringar också fick ett uppsving. Tjänstesektorn skulle öka, många fler arbetstillfällen skulle skapas. Även för de näringar som hör till jordbruket men är av stort intresse för turismen kunde ett uppsving förväntas, såsom fisket, häst- och fåravel respektive uppfödning, ulltillverkning och hantverk av skilda slag.

Den gotländska naturen, öns intressanta fornlämningar och historia och det sköna klimatet skulle i större utsträckning än nu året runt kunna erbjudas svenskar i övrigt att njuta av och rekreeras av samtidigt som Gotlands invånare och näringsliv fick bättre ekonomiska utvecklingsmöjligheter och staten t. o. m. kunde få lägre utgifter.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. 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,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Gotland bör förklaras som frizon.

Stockholm den 25 januari 1990

Görel Bohlin (m)

Birger Hagård (m)

Mot. 1989/90

Sk668