

Öppet brev: Satsa på sjöfart för fler jobb och ekonomisk tillväxt

Sveriges handelsflotta har krympt under de senaste 50 åren. Utflaggningen beror på sämre förutsättningar för svenska rederier jämfört med förutsättningarna i andra länder. Att vi har få fartyg under svensk flagg är problematiskt ur ett försvars- och beredskapsperspektiv, men också för att Sverige går miste om arbetstillfällena och ekonomisk tillväxt. Idag finns det runt 250 svenskkontrollerade fartyg som seglar under annan flagg än svensk. Om bara en del av dessa fartyg ges konkurrenskraftiga villkor och kan flaggas in, så skulle det innebära betydande positiva ekonomiska effekter för Sverige i form av ökade skatteintäkter, bättre försvar och beredskap, fler arbetstillfällena och ett säkerställande av svensk sjöfartskompetens. Det visar en nyligen publicerad rapport om sjöfartsbeskattning.

Sjöfarten är direkt utsatt för internationell konkurrens. För att skapa samma förutsättningar inom som utom EU öppnade EU för tonnagebeskattning 1996, vilket många länder införde med följderna att deras nationella flottor ökade. Systemet innebär ett mer förutsägbart sätt att betala skatt och förutsättningar att köpa och sälja fartyg vid rätt tidpunkt, eftersom rederier beskattas för fartygens intjäningsförmåga i stället för faktisk vinst. Sveriges införande av tonnageskatten dröjde till 2017 och då i en mer restriktiv version jämfört med andra länder. Dessutom finns i Sverige en stämpelskatt för att registrera in fartyg i Sverige som ytterligare hämmar rederier att flagga svenskt.

Nyligen presenterades en rapport som styrker vad vi, parterna inom samarbetet Blå Tillväxt, har hävdat länge. Fler fartyg under svensk flagg skulle få betydande positiva ekonomiska effekter.

För att stärka svensk konkurrenskraft och få fart på inflaggningen finns ett behov av att reformera beskattningen. Vi välkomnar därför riksdagens tillkännagivande i våras om att se över systemet för tonnageskatt. Konkret är det begreppen *kvalificerad rederiverksamhet* och *kvalificerade fartyg* som behöver definieras på samma sätt som i andra länder i Europa. Detta skulle innebära att fartyg som idag utestängs från systemet kan ingå. Dagens regler

tillåter till exempel inte specialfartyg som försörjer vindkraftsbyggen till havs med material och personal. Fartyg som främst går i kustnära trafik kan inte heller ingå i dagens system. Detta är inte rimligt. I stället för att fokusera på var fartygen går så bör man utgå från vilka verksamheter som är utsatta för internationell konkurrens. Man bör också sänka minimikravet på bruttodräktighet (ett mått på fartygens lastförmåga och storlek) till 20 ton som i många andra länder. Dessutom behöver stämpelskatten göras om eller helst tas bort helt.

Dessa enkla åtgärder skulle göra att svensk flagg blir ett betydligt mer konkurrenskraftigt alternativ för rederier. Vi blir inte bättre än andra länder, men det skulle innebära en avsevärd förbättring jämfört med idag. Vi blir mer likvärdiga.

Närmast till hands för inflaggning är fartyg som redan idag ägs av svenska rederier och som idag är registrerade i utlandet. Ett stort antal av dessa fartyg skulle med en tillspetsad tonnageskatt och en omarbetad stämpelskatt kunna flaggas in i Sverige. Till detta kommer möjligheten till utländska rederietableringar i Sverige.

Rapporten uppskattar att om hälften av de utlandsflaggade fartygen i svensk regi skulle flaggas in så ger det 1500 jobb, omsättningen inom sjöfartssektorn ökar med fem miljarder och svensk BNP växer med tre miljarder. Beräkningarna utgår från officiella data och en multiplikatoreffekt på europeiska data.

Svensk ekonomi är helt beroende av internationell handel och sjöfarten är det dominerande trafikslaget för utrikeshandeln. Hela 73 procent av svensk import och export gick med fartyg år 2020 och 90 procent av världshandeln transporteras med sjöfart. Det skulle snabbt bli ganska tomt på hyllorna om fartygen slutade gå. Utöver detta har vi det faktum att kompetensförsörjningen i sektorn underlättas om antalet fartyg blir fler. I tider av säkerhetspolitisk oro är det också angeläget med en större nationell handelsflotta.

Lyckligtvis är det enkelt att, om politikerna vill, få den svenskflaggade handelsflottan att växa. Åtgärderna som behövs för att stärka svensk konkurrenskraft och göra Sverige till en mer attraktiv sjöfartsnation är relativt små. Det som behövs är att regering och riksdag

bedriver en aktiv sjöfartspolitik och garanterar förutsägbara, långsiktiga och konsekventa villkor för näringen. Tre relativt små och enkla åtgärder, som Blå tillväxt pekat ut, är avgörande i detta sammanhang:

1. Säkerställ en långsiktig nettomodell
2. Utveckla tonnageskattesystemet
3. Ta bort stämpelskatten

Dessa kostar inte mycket att genomföra och ger dessutom över tid betydligt mer tillbaka i form av skatteintäkter, ökad sysselsättning och ekonomisk tillväxt. Dessutom säkerställer åtgärderna tillgången till sjöfartskompetens i Sverige och stärker den svenska försörjningsberedskapen på köpet.

Anders Hermansson, VD, Föreningen Svensk Sjöfart

Mikael Lindmark, Kassör och Ombudsman, Seko Sjöfolk

Oscar Lindgren, VD, Sjöbefälsföreningen

Inom ramen för Blå Tillväxt samarbetar Föreningen Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen för att öka medvetenheten om sjöfartens betydelse för arbetsmarknaden, miljön och tillväxten.