

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Remissyttrande

Fi2015/699

Göteborg 2015-05-19

Betänkandet ”Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4)”

Föreningen Svensk Sjöfart (tidigare Sveriges Redareförening) har mottagit rubricerad remiss avseende utredningen ”Ett svenskt tonnageskattesystem”.

Sammanfattning

Föreningen Svensk Sjöfart anser att betänkandet om ”Ett svenskt tonnageskatte-system” är väl avvägt och ändamålsenligt. Systemet kan vid en jämförelse anses vara konkurrenskraftigt för flertalet sjöfartssegment. Föreningen förespråkar därmed ett införande av systemet så snart som möjligt. Det är viktigt med tydliga politiska signaler som bekräftar det snara införandet. Ett fördröjt införande av ett tonnageskattesystem för den svenska sjöfarten riskerar att få ödesdigra följder för en av Sveriges basnäringar som redan nu är nere på kritiska volymer, med förlust av ytterligare många tusen arbetstillfällen som följd.

Föreningen har deltagit i utredningen genom en expert. Det föreslagna tonnageskattesystemet är i sina huvuddrag mycket bra och enligt Föreningen Svensk Sjöfart i sina huvuddelar konkurrenskraftigt i förhållande till andra närliggande länders tonnageskattesystem. Detta skulle därmed innebära att målsättningen med utredningen, att öka andelen svenskflaggade fartyg, har goda chanser att uppnås med det föreslagna systemet. Detta förutsatt att inte andra delar av ramvillkoren för den svenska sjöfarten påverkas negativt såsom föreslagits i utredningen genom en minskning av sjöfartsstödet. En sådan finansiering av systemet vore mycket olyckligt, och såsom utredaren själv konstaterar, direkt i konflikt med målet med utredningen. Föreningen utgår från att frågan om finansiering går att lösa om bara den politiska viljan att äntligen införa ett tonnageskattesystem finns. Föreningen har tillsammans med de fackliga organisationerna lämnat ett särskilt yttrande avseende finansieringen av tonnageskattesystemet under systemets första år. Detta finns fogat till utredningen.

Föreningen har även synpunkter på utredningens förslag om fartområden, undre gräns på storlekar på fartyg som kan omfattas av systemet samt utredningens förslag avseende möjligheterna till s.k. bareboatbefraktning. Dessa frågeställningar har tagits upp i remissyttrandet.

Betänkandet

Föreningen vill framföra att det är av utomordentlig vikt att det föreslagna tonnageskattesystemet införs med största skyndsamhet. Tonnageskattefrågan är den i särklass viktigaste och mest betydelsefulla enskilda frågan vad gäller att ge den svenskflaggade handelsflottan möjligheter till att få likvärdiga konkurrensförutsättningar som i andra länder. Ett tonnageskattesystem skulle i ett första skede få stopp på den fortsatta utflaggningen av svenska fartyg till andra flaggor och därefter möjliggöra en inflaggning till det svenska registret.

Föreningen Svensk Sjöfart har tillsammans med föreningens fackliga parter, SEKO Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen, under en längre tid bedrivit ett arbete för långsiktiga förutsättningar att bedriva sjöfart under svensk flagg vilket skulle gynna såväl arbetstillfällena, skatteintäkter som bidraget till svensk ekonomi. Detta har lyfts genom initiativet Blå Skatt där parterna ytterligare förklarar fördelarna med ett skyndsamt införande av den Blå Skatten.

Tidpunkten för införandet

Ett införande måste ske snarast. Den föreslagna konstruktionen innebär att även om föreslagna lagändringar träder i kraft den 1 januari 2016 så kommer de första rederierna inte att kunna omfattas av svensk tonnageskatt förrän så sent som under verksamhetsåret 2017. Med tanke på de fartygsleveranser som börjar redan under hösten 2015 och som planeras fortgå under de närmaste åren är det av stor betydelse att tydliga politiska signaler om ett införande lämnas så snart som möjligt för att ge incitament till inflaggningar redan innan systemet trätt i kraft. Det tar lång tid och är förenat med stora kostnader att till svensk flagg omregistrera nya fartyg som kommit att få främmande flagg.

En snabb departementshantering liksom förtur i Lagrådet och skyndsam riksdagsbehandling behövs i denna fråga som kommit att utvecklas till en ödesfråga för den svenska sjöfartsnäringsringen.

Finansieringen av reformen

Föreningen har, genom sin expert i utredningen, tillsammans med de fackliga organisationerna, genom deras experter, i ett särskilt yttrande som fogats till utredningen understrukit sin anslutning till den särskilda utredarens uppfattning att den föreslagna finansieringslösningen är olämplig. Föreningen Svensk Sjöfart gör bedömningen att de dynamiska effekter som i utredningsdirektivet utgör själva huvudskälet till att ett tonnageskattesystem införs kommer att ge samhällsekonomiska överskott i mångmiljardklassen. Detta sammantaget med de många arbetstillfällena som räddas och de nya jobb som kommer att skapas gör att föreningen förutsätter att de cirka 40 miljoner kronor som enligt utredningen saknas för att budgetmässigt finansiera tonnageskattesystemet under dess första år regleras via någon form av omfördelning inom det närings- och/eller transportpolitiska området.

Att ta pengar från sjöfartsstödet är olämpligt eftersom det:

- dels motverkar syftet med tonnageskattesystemet, d.v.s. att behålla fartyg under svensk flagg och snarast öka antalet fartyg i det svenska registret,
- dels står i strid med den särskilda utredarens egen framförda uppfattning att sjöfartsstödet är väl fungerande och bör behållas intakt och
- dels även drabbar rederier som inte, enligt förslaget, kvalificerar för att ingå i tonnageskattesystemet.

Övriga kommentarer på utredningen

Föreningen Svensk Sjöfart är i huvudsak positiv till utredningen men har under arbetes gång identifierat ett antal områden vilka avviker mot Sveriges konkurrentländer och därmed försvarar för målsättningen att få flera fartyg att välja svensk flagg. Dessa områden är alla identifierade i utredningen.

Fartområden

Till skillnad från utredningens förslag anser Föreningen Svensk Sjöfart att fartyg som omfattas av tonnageskattesystemet skall göra detta enligt samma fartområdesavgränsningar som gäller enligt förordningen för sjöfartsstöd (SFS 2001:770) i enlighet med denna förordnings lydelse från 1 juni 2014. Det vore olyckligt och motsägelsefullt om dessa båda centrala delar i den svenska sjöfartspolitik, som har sin grund i EU:s riktlinjer för statsstöd till den europeiska sjöfarten, fick olika målgrupper.

Ett särskilt tydligt fall är Gotlandstrafiken, som på grund av sin utsatthet för internationell konkurrens (med sjöfartsstöd *och tonnageskatt*) kvalificerar för sjöfartsstöd enligt ett särskilt avsnitt i statsstödsreglerna och i den svenska förordningen, men exkluderas i förslaget till tonnageskattesystem.

Andra rederier med potentiellt kvalificerade fartyg som kan komma att exkluderas från tonnageskatt, samtidigt som de uppbär sjöfartsstöd eftersom de är utsatta för (hård) internationell konkurrens, är t ex rederier med fartyg vars resor de genom olika befraktningsförhållanden inte själva kan påverka, med följderna att deras fartyg mycket väl i konkurrens med utländska fartyg kan komma att fraktas mellan svenska hamnar under några resor.

Storlek på fartyg

Utredningens förslag respektive Inkomstskattelagen anger att endast fartyg över 100 brutto kan omfattas av tonnageskatt respektive sjöfartsstöd. Föreningen Svensk Sjöfart anser att detta bör ändras så att det som i Danmark anges att den nedre storleksgränsen är 20 brutto, oavsett om det gäller tonnageskatt eller sjöfartsstöd. Skälet till detta är att många av de nyttillkommande affärsmöjligheter som den svenska sjöfartsnärings nu med framgång engagerar

sig i omfattar mindre fartyg i storlekar mellan 20 och 100 brutto. Detta omfattar bl a flera av de fartyg som i dagligt tal kallas offshorefartyg där rederierna är aktiva t ex i aktiviteter kopplade till havsbaserad vindkraft. Detta är en växande marknad. Ett av skälen till ändringarna i sjöfartsstödet under 2014 var just att inkludera denna typ av fartyg. Inom Föreningen Svensk Sjöfart finns några företag som mycket lyckosamt specialiserat sig inom denna marknad. Det vore kontraproduktivt att exkludera denna expanderande sjöfartssektor, såväl från tonnageskattesystemet som från sjöfartsstödet. För närvarande är fartygen i det mest framgångsrika svenska företaget inom detta segment flaggade i Danmark. Förutsättningarna bör ändras så att fartygen kan registreras i Sverige.

Andra ställningstaganden

Spridningseffekter till andra (inrikes) sjöfartssegment kan inte ske eftersom Inkomstskattelagen även innehåller bestämmelser om att en förutsättning för att beviljas sjöfartsstöd är att fartyget trafikerar i när- eller fjärrfart och att det av Skattemyndigheten skall klassas för s.k. sjöinkomst. Det borde vara ganska enkelt att införa en förändring i Inkomstskattelagen som berättigar de olika sorters, i övrigt kvalificerade, fartyg som kan omfattas av det föreslagna tonnageskattesystemet, att bli berättigade till såväl sjöfartsstöd som tonnageskatt om alla andra förutsättningar är uppfyllda. En sådan lagteknisk justering torde även ligga i linje med statsmaktens ambitioner att underlätta förutsättningarna för internationellt konkurrensutsatt svensk sjöfart.

Utbefraktning på bareboat (skeppslega)

I utredningens förslag begränsas möjligheten för ett tonnages beskattat kvalificerat företag att inom tonnageskattesystemet frakta ut ett kvalificerat fartyg på bareboat (per definition innebär det utan besättning) till att inom en tioårsperiod endast kunna göra detta en gång under högst tre år. Föreningen Svensk Sjöfart vill framhålla att utbefraktning på bareboat är en högst normal del av ett rederis affärsverksamhet. Detta visas även av den (försenade) utredning (April 2015, Promemoria: Regelförenkling för sjöfarten) som just färdigställts på regeringens uppdrag. I denna utredning föreslås av detta skäl att det svenska skeppsregistrets regler förtydligas och kompletteras så att en särskild anteckning om fartyg som hyrs in eller ut på bareboat görs i en nyinrättad del av registret. Detta föreslås dels för att underlätta svenska sjöfartsföretags affärsverksamhet och dels för att tydliggöra svenska myndigheters ansvarsområden. Föreningen Svensk Sjöfart ställer sig i denna del bakom denna utrednings förslag och förrespråkar analogt med detta att tonnageskattesystemet så långt EU:s statsstödsregler för sjöfart tillåter skall omfatta utbefraktning på bareboat charter.

Avslutning

Avslutningsvis vill Föreningen Svensk Sjöfart poängtera den stora vikten av att tonnageskattesystemet införs med den allra största skyndsamhet. Det innebär att om de synpunkter vad

gäller omfattning m.m. som framförts i detta och andra yttranden riskerar att försena införandet så förespråkar föreningen att ett införande enligt förslaget sker snarast och att eventuella justeringar sker vid senare tillfälle.

Den positiva signal till sjöfartens aktörer i Sverige som ett ja till det föreslagna tonnageskatte-systemet skulle innebära är av synnerligen stor betydelse.

Dag som ovan

FÖRENINGEN SVENSK SJÖFART

Pia Berglund

Per A. Sjöberger