

Remissyttrande – kortfattad sammanfattning

Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar

En välkommen ambitionshöjning i ett akut skede - som dock inte når ända fram

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens tydliga ambition att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet och samtidigt stärka Sveriges beredskap. Utredningen uppdrag har varit att utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnageskattning, samt se över stämpelskatten vid in-teckning i skepp för att bland annat stärka konkurrenskraften. Trots utredningsdirektivens höga ambition når den inte ända fram. De flesta svenska rederier som lämnat Sverige finns i våra grannländer och Nederländerna, som erbjuder mer konkurrenskraftiga villkor. Det är därför avgörande att regeringen nu antar ett konkurrenskraftigt system som kommer att leda till ökade skatteintäkter och arbetstillfällen. Utredaren har utvärderat nuvarande tonnageskattesystem och analysen visar tydligt att "systemet är konkurrenskraftiga för de företag som har möjlighet att omfattas av det". Dock konstateras att dagens svenska tonnageskattesystem anses ge sämre konkurrensvillkor än våra grannländers, vilket visar sig i det rekordlåga antalet svenskflaggade fartyg. Detta är bekymmersamt inte minst ur ett kris- och beredskapsperspektiv. Det finns idag segment inom sjöfarten som inte har något svenskflaggat fartyg. Ett konkurrenskraftigt system måste skyndsamt komma på plats, som möjliggör för svenska rederier, med kvalificerade svenska fartyg registrerade likväl som flaggade, att ingå i ett svenskt tonnageskattesystem oaktat vilka vatten de trafikerar.

Avskaffning av stämpelskatten

Det är ett mycket positivt steg att utredningen föreslår ett avskaffande av stämpelskatten, vilket bidrar till att öka attraktiviteten för att registrera fartyg i Sverige. I denna del finns ett förslag som skyndsamt bör beredas och antas av regeringen. Stämpelskatten är en av de viktigaste faktorerna till att det svenska registret upplevs som mindre attraktivt. Fartyg innebär investeringar om många hundra miljoner, ibland miljardbelopp, och då blir stämpelskatten betydande. De rederier som investerar i dyrbar miljöteknik ombord, som går utöver minimikraven, straffas dessutom av detta.

Att specialsjöfarten omfattas av systemet kräver ändring av trafikkravet

Utredaren föreslår att viss specialsjöfart inkluderas. Detta är i grunden ett välkommet förslag men vi ser ett behov av att lägga till fler typer. Tyvärr innehåller utredningen även förslag som kommer begränsa möjligheterna för specialsjöfarten. Fartyg i specialsjöfart används till verksamheter ute till havs och går inte i vanlig trafik mellan hamnar. Att då kräva att minst 10 procent ska vara i internationell fart är orimligt.

Svenska rederier ska inte behöva flagga ut för att få tonnageskatt

Förslaget om en minskning av andelen tid i internationell trafik är en välkommen förbättring. Det är dock orimligt att fartyg som enbart går i trafik mellan inrikes hamnar inte kan omfattas av systemet. I praktiken innebär det att dessa fartyg ombeds att lämna Sverige och välja ett utländskt tonnageskattesystem för att kunna bedriva konkurrenskraftig trafik i Sverige. Att svenska rederier med svenska fartyg och svenska besättningar inte kan bedriva trafik på Sverige och samtidigt ingå i ett svenskt tonnageskattesystem är ett "dubbelfel". Detta då det innebär att svenska rederier för att erhålla likvärdiga konkurrensförutsättningar som i grannländerna tvingas flagga ut och dessutom ingå i andra länders tonnageskattesystem. Att detta ändras är avgörande för ett attraktivt system som kan vara lika konkurrenskraftigt som i andra EU-länder som exempelvis Nederländerna, Norge och Danmark.

Ökad flexibilitet i systemet ökar attraktiviteten

Regler runt ett tonnageskattesystem behöver ha hög flexibilitet. Det svenska systemet är stelbent med stora konsekvenser för enskilda rederier som fattar beslut på kommersiella grunder. Svensk Sjöfart välkomnar utredningens justering i tillväxtkravet som kommer att underlätta för rederierna att växa. Vi ifrågasätter dock kravet att rederierna ska växa/bibehålla sin verksamhet. Det skulle innebära att ett rederi som behöver avyttra ett fartyg till följd av en vikare marknad kan drabbas av en skattesmäll.

En syftesparagraf har införts för att staten ska kunna hålla oseriösa rederier ute. Det är välkommet, men risken för seriösa företag och staten behövs balanseras. Framför allt tillväxtkravet gör att rederier idag undviker att gå in i systemet. Vidare

föreslår utredningen att rederier i ett svenskt tonnageskattesystem inte ska kunna delta i offentliga upphandlingar av upphandlad trafik. Det är helt orimligt.

Utredningen missar förslag om hur rederier i det traditionella systemet kan övergå till tonnageskattesystemet

Svensk Sjöfart menar att det är en betydande brist i utredningen att frågan om övergång från traditionell beskattning till tonnageskattesystemet har hanterats utan data eller närmare resonemang. Frågan är viktig för rederier som bedrivit verksamhet i Sverige under en lång tid, har svenska fartyg idag samt av stor vikt för branschens utveckling framåt. För företag som använder sig av traditionell beskattning finns möjligheter att hantera över- och underskott över tid, vilket kan möjliggöra nyinvesteringar. Svensk Sjöfart föreslår att det i tillägg till den hantering som finns i dag även införs en möjlighet för rederier att välja en successiv återföring av obeskattade reserver. Vårt förslag är därför att i likhet med dagens system fastställs initialt storleken på de obeskattade reserverna samt att reserverna återförs linjärt över tio år. Den nuvarande schablonintäkten utgår fortsatt på kvarvarande del av reserverna. Detta ger större förutsägbarhet, skapar en rimlig balans mellan rederiernas möjlighet att gå in i ett sådant system och statens intresse av återföring av reserverna.

Med små justeringar kommer de politiska ambitionerna uppnås

Vi har i Sverige ett antal rederier som idag kvarstår i ordinarie bolagsskattesystem men som skulle vara redo att övergå till svensk tonnageskatt om rätt förutsättningar ges. Det gäller också rederiföretag som på grund av det svenska tonnagesystemets utformning inte kunde "kvala in" och i stället valde andra länders tonnageskattesystem, vilket inneburit ett skattebortfall för svenska staten. Med hänsyn till önskemålet att stärka svensk beredskap är det avgörande att säkerställa att de rederier som bedriver verksamhet i Sverige kan fortsätta göra det, och att rederier med svensk anknytning kan återföra verksamhet till nationen. Detta är inte minst viktigt när antalet svenskflaggade handelsfartyg är rekordlågt. Genom att utforma konkurrenskraftiga regler i sin helhet för sjöfartsbeskattning skapas sådana förutsättningar. Utredningen Vågade Skatter, är en bit på väg men utan de justeringar som Svensk Sjöfart föreslagit i avgörande delar tar oss utredningen inte i mål.