

Regeringskansliet
(Finansdepartementet)
103 33 Stockholm

Remiss: Ett svenskt tonnageskattesystem (SOU 2015:4)

En grundläggande tanke med skattesystemet är att det bör vara så enhetligt som möjligt. Om inte företag beskattas på samma sätt oavsett vilken bransch dessa verkar inom, uppstår risken för gränsdragningssvårigheter avseende företagens olika verksamheter samt en snedvridning av konkurrensen. Därför bör det föreligga klara skäl för att särregler ska införas avseende vissa branscher.

Vad som talar för ett införande av ett tonnageskattesystem är att sjöfartsnäringen utgör en extremt konkurrensutsatt näring och att flera andra länder inom den Europeiska Unionen har infört tonnageskattesystem i syfte att ge de inhemska rederierna möjlighet att klara konkurrensen. Ett tonnageskattesystem skulle med andra ord bidra till att ge de svenska redarna likvärdiga konkurrensförutsättningar. I betänkandet framhålls även att det finns ett behov av att upprätthålla en handelsflotta under svensk flagg för att Sverige ska kunna påverka internationellt i frågor som rör sjöfart och miljö. En handelsflotta under svensk flagg anses också nödvändig för att behålla tillräcklig sjöfartskompetens inom landet. En ökande politisk oro i Europa skulle också av beredskapsskäl kunna tala för att Sverige bör ha tillgång till visst tonnage under inhemsk flagg. Huruvida dessa skäl är tillräckligt starka för att ligga till grund för ett införande av ett svenskt tonnageskattesystem är emellertid en politisk snarare än en juridisk fråga, som Juridiska fakultetsnämnden inte har några direkta synpunkter på.

Rent juridiskt uppkommer emellertid flera problem vid ett införande av ett tonnageskattesystem. Ett problem är att avgränsa den verksamhet som ska vara föremål för tonnagebeskattning i förhållande till annan verksamhet. Utredningen har här bland annat föreslagit att endast fartyg som används i internationell fart eller inrikes fart i ett annat land ska vara kvalificerade för tonnagebeskattning. Det innebär i så fall att fartyg som seglar i inrikes trafik i Sverige, men som är utsatta för konkurrens bland annat från fartyg från andra EU-länder inte kommer att kunna dra nytta av tonnageskattesystemet trots att dessa kan vara i behov av detta.

På samma sätt framstår det som problematiskt att avgränsa den tonnageskattade verksamheten från annan verksamhet som ska vara föremål för allmän företagsbeskattning. Bestämmelserna om vad som ska anses utgöra kvalificerad verksamhet framstår som komplicerade. Vidare synes den verksamhet som kan komma att omfattas av tonnageskattning endast vara sjötransporter av gods och passagerare samt befraktning. Fakultetsnämnden konstaterar emellertid att det finns det flera rederier som bedriver annan typ av verksamhet till sjöss och som idag erhåller sjöfartsstöd. Det gäller exempelvis sjömätning och kabelläggning. Dessa tycks inte kunna komma i fråga för tonnageskattning trots att de uppenbarligen ansetts vara i behov av stöd för att kunna konkurrera under svensk flagg.

Eftersom de fartyg och den verksamhet som kan kvalificera för tonnageskattning utgör en begränsad del av sjöfartsnäringsen, finns risk för att konkurrensen snedvrids mellan rederier med olika verksamhet, särskilt som utredningen föreslår att tonnageskatten delvis finansieras genom en nedskärning av bemanningsstödet. De rederier som inte kvalificerar sig för tonnageskattning kan därmed i praktiken få ett sämre konkurrensläge genom att bemanningsstödet dras ned i syfte att finansiera tonnageskatten.

Vidare måste den som inträder i tonnageskattesystemet göra detta för tio år framåt i tiden. Med tanke på att tonnageskatten är avsedd att utgöra en schablonbeskattning vilken ska betalas även om verksamheten går med förlust framstår detta som betänkligt. Visserligen skapar systemet en förutsägbarhet, men samtidigt är det svårt att förutse sjöfartskonjunkturen tio år framåt i tiden.

Det huvudsakliga företagsekonomiska skälet för införandet av ett tonnageskattesystem synes vara att ge redarna bättre möjligheter att periodisera intäkterna från försäljningar av fartyg. När ett fartyg säljs kan detta generera en större realisationsvinst samtidigt som konjunkturen är sådan att det inte framstår som lämpligt att köpa ett nytt fartyg under samma år. En sådan effekt bör dock kunna åstadkommas inom ramen för den existerande företagsbeskattningen, exempelvis genom att skapa särskilda fartygsfonder i vilka medlen skattefritt kan fonderas under längre perioder för att sedan i ett lämpligt konjunkturläge återinvesteras i fartyg. Därmed kan den grundläggande principen inom företagsbeskattningen att skatt endast ska betalas på vinst behållas.

Sammanfattningsvis ställer sig den fakultetsnämnden inte avvisande till införande av ett tonnageskattesystem, men noterar samtidigt att förslaget ger upphov till en rad gränsdragningsproblem i förhållande till den allmänna företagsbeskattningen samt att förslaget riskerar att missgynna de rederier som idag erhåller bemanningsstöd men som inte kommer att kunna kvalificera sig för tonnageskattning.