

Motion till riksdagen 2010/11:Sk224

av **Lars Hjälmered och Hans Rothenberg (M)**

Tonnageskatt

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om tonnageskatt.

Motivering

Sjöfartsnäringen är en viktig näring för Sverige som med rederier, varv, logistikföretag med mera anställer runt 20 000 personer direkt. Till det kan man lägga alla personer vars anställning indirekt är beroende av näringen. Sjöfartsnäringen är dessutom en viktig förutsättning för handel och utbyte med omvärlden. Exempelvis hanterar Göteborgs hamn med sina nästan 1 200 anställda (2008) ungefär en fjärdedel av allt gods i Sverige.

Sverige är idag bland världens 20 största sjöfartsnationer med de ungefär 600 fartyg som ägs av svenska rederier. Näringen har ambitionen att Sverige inom ett antal år ska växa till att bli bland världens 10 största. I dagsläget seglar dock endast cirka 240 fartyg under svensk flagg. Majoriteten av de svenskägda fartygen är med andra ord registrerade i andra länder. Nyligen beslöt Donsörederiet Tärntank att flytta sitt säte till Danmark och som en följd av detta flaggas ytterligare fem svenska fartyg ut.

Med långsiktiga och gynnsamma villkor för sjöfartsnäringen finns flera vinster. Näringen kan befästa och utveckla sin position som viktig arbetsgivare. Näringslivet i stort kan fortsatt få goda logistiska förutsättningar. Och staten gynnas inte minst ekonomiskt om fler fartyg blir svenskflaggade. Ett viktigt steg togs med införandet av nettomodellen. Skattereduktion och sjöinkomstavdrag ger anställda förmånliga villkor. Ett införande av ett tonnageskattesystem är det beslut som saknas.

Den socialdemokratiska regeringen tillsatte 2004 Tonnageskatteutredningen (Fi 2004:20) som i februari 2006 överlämnade sitt slutbetänkande Tonnageskatt (SOU 2006:20). I utredningen görs ingen fullständig kalkyl över de

Fel! Okänt namn på

statsfinansiella effekterna av att införa tonnageskatt. Det görs emellertid en del överslagskalkyler där den samlade slutsatsen är att skatteintäkterna kan förväntas ligga något lägre vid ett införande av tonnageskatten jämfört med det nuvarande systemet.

Sveriges Redareförening har emellertid låtit göra andra undersökningar. Exempelvis togs en fristående konsultrapport fram i maj 2008 som gör en annan bedömning än ovannämnda SOU. Rederiernas vinst behöver med nödvändighet inte vara statens förlust. Det är rimligt att sjöfarten får bättre villkor. Vidare är det lika rimligt att ett införande av en tonnagebeskattning inte ger negativa ekonomiska effekter för statskassan. Rimligen borde regeringen kunna finna en bra lösning och en bra övergång till en tonnagebeskattning där båda dessa principer uppfylls i dialog med branschens aktörer.

I kommissionens dokument KOM(2009) 8 slutlig fastslås det att gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport har bidragit till att en del av flottan fortfarande för europeisk flagg och har skapat sysselsättning för sjöfolk i EU. Emellertid understryker kommissionen att EU-flaggstater fortfarande står inför skarp konkurrens från flaggstater utanför EU. Det är här tonnageskatten kan göra så att inte fler rederier flyttar ut från Sverige utan hit istället.

Ett införande av ett tonnageskattesystem i Sverige kommer att stärka konkurrenskraften för den svenska sjöfarten. Övriga nationer inom EU har infört tonnagebeskattning med effekten att andelen inhemskt flaggade fartyg ökat och därmed har investeringarna hamnat i hemlandet. Det är rimligt att anta att samma sak kommer att ske i Sverige vid ett införande. Det gäller såväl befintligt som nytt tonnage.

Tonnagebeskattning är rättvis i den meningen att beskattningen baseras på fartygens intjäningsförmåga genom dess nettotonnage. Skatten skulle vidare ersätta såväl taxerad vinst och förlust för rederirörelsen som realisationsvinst och förlust vid försäljning av tonnagebeskattade tillgångar. Rederierna får lättare att planera och driva sin verksamhet. Samtidigt likställs konkurrensvillkoren med dem i andra europeiska länder. Ett införande av tonnagebeskattning bör ske snarast för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft.

Stockholm den 15 oktober 2010

Lars Hjälmered (M)

Hans Rothenberg (M)