

Kommittémotion

Motion till riksdagen 2015/16:3422

av Olle Felten m.fl. (SD)

med anledning av prop. 2015/16:127 Ett svenskt
tonnagebeskattningssystem

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt för koncerner som har både nationell och internationell verksamhet att utnyttja tonnagebeskattningssystemet, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag till sänkt nedre gräns för bruttodräktighet för att kunna använda tonnagebeskattning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag som gör det möjligt för nationell sjöfart att använda tonnagebeskattning, och riksdagen tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Sverigedemokraterna har tidigare tagit ställning för införandet av ett tonnageskattningssystem och vi tillstyrker därför propositionen. Det är viktigt att ett sådant system kommer på plats så snart som möjligt.

Tonnageskatt är en metod för att beskatta sjöfarten utifrån den fraktkapacitet man har i sina fartyg, istället för att beskatta vinst som genereras i verksamheten. Tonnageskatt används i många länder och utformas vanligen så att den innebär att rederierna blir totalt sett lägre beskattade än annars. Att vi inte infört tonnageskatt i Sverige ännu har inneburit att svensk sjöfart gått miste om tonnage som istället flaggats ut till andra länder.

Konkurrenssituationen inom sjöfarten gör att tonnageskatten innebär att rederier som är kvar i de länder som inte har infört tonnageskatt vanligen förlorar i konkurrenskraft. Det har därför funnits ett stort tryck från sjöfarten om att införa en tonnageskatt i Sverige.

I propositionens olika delförslag finns det dock några förhållanden som kan ge upphov till orättvisa och missriktade inskränkningar i möjligheten för rederier att ansluta sig till tonnageskattningen. Vi lägger därför förslag till åtgärder som syftar till att kompletterande förslag utarbetas och utvecklar den nu aktuella lagstiftningen, så snart som möjligt.

I Sverige har vi många små rederier med förhållandevis små fartyg. Flera remissinstanser har därför anfört att den nedre gränsen på 100 tons bruttodräktighet är väl hög. De flesta remissinstanser som påtalat detta faktum anser att gränsen istället bör vara en bruttodräktighet om 20. Sverigedemokraterna anser att det är en rimlig bedömning, mot bakgrund av att en av den svenska sjöfartens starkaste utvecklingssegment ligger just i mindre fartyg. Det skulle därför gynna en ytterligare expansion om gränsen sänktes.

Vi menar att det är viktigt att anpassa lagstiftningen till den verklighet som skall regleras så att lagstiftaren inte sätter onödiga käppar i hjulet för expanderande branscher och annan företagsamhet.

Det är dock väsentligt att ett tonnageskattningssystem införs snarast möjligt. Vi föreslår därför att regeringen utvärderar och kompletterar de regler som nu införs med avseende på bruttodräktighetens nedre gräns, med utgångspunkt från ovanstående resonemang.

Vi menar också att den avgränsning som innebär att svensk sjöfart i inrikes trafik ej kan nyttja tonnagebeskattningen är en dålig grund för att gynna sjöfarten, då flera rederier bedriver sådan verksamhet i konkurrens med utländska rederier som kan utnyttja tonnagebeskattningens fördelar. Svenska rederier kan därför komma att missgynnas av den avgränsning som regeringen vill införa. I detta stycke för regeringen ett mycket märkligt cirkelresonemang, som gör att man hamnar helt fel i sin slutsats.

Detta har uppmärksammats av ett flertal tunga instanser med goda kunskaper om svensk sjöfartsnäring. Det är, återigen, viktigt att lagstiftningen ligger i linje med den verklighet som skall regleras och inte anpassas till ologiska resonemang bara för sakens skull.

Vi menar därför att även denna åtgärd utreds vidare, med hänsyn till de synpunkter som sjöfartens organisationer, men även Sjöfartsverket, har framfört i detta stycke. Att på detta sätt medvetet skapa problem för svenska rederier inger inte någon större portion förtroende.

Regeringen föreslår att företag som ingår i en koncern ska godkännas för tonnagebeskattning bara om alla företag i koncernen, som bedriver eller har för avsikt att bedriva kvalificerad rederiverksamhet, är godkända för eller ansöker om godkännande och godkänns för tonnagebeskattning.

Detta förslag bygger på att man inte, genom komplexa bolagskonstruktioner, skall kunna flytta vinster och kostnader på ett sådant sätt att man minimerar skatteuttaget ur verksamheten. Det är en god anledning, men samtidigt skapar regeringen ett nytt problem för de koncerner som både har bolag som bedriver internationell sjöfart och bolag som till minst 25% bedriver nationell sjöfart.

Genom att nationell sjöfart, oavsett konkurrenssituation, inte får tillgång till tonnagebeskattningen, och att hela koncernen måste kunna godkännas för tonnagebeskattning, kommer sådana rederikoncerner att misskrediteras skattemässigt. Det kan finnas goda skäl till att dela upp en verksamhet på det sättet eller att expandera en verksamhet i den ena sektorn till den andra genom att bygga en koncern med flera bolag. Inte minst i de fall då verksamheter fusioneras eller fissioneras.

Vi menar därför att koncerner med bolag som verkar nationellt och bolag som verkar internationellt måste kunna utnyttja tonnagebeskattning för de delar av koncernen som

uppfyller övriga krav. Detta tillägg menar vi att regeringen skyndsamt bör utarbeta och återkomma med ett kompletteringsförslag om.

Olle Felten (SD)

David Lång (SD)

Anna Hagwall (SD)