

## Motion till riksdagen 2005/06:Sk453

av **Annelie Enochson (kd)**

# Tonnageskatt

## Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa en skatteberäkning för sjöfarten baserad på tonnage från den 1 januari 2005.

## Motivering

Sverige är det enda sjöfartsland inom tidigare EU 15 som inte infört tonnage-skatt. En utredning pågår dock för närvarande. Den skall vara klar före november 2005. Svenska rederier har idag ett 60-tal fartyg i beställning till ett kontraktvärde av knappt 19 miljarder kronor. För att dessa fartyg skall komma in i den svenska handelsflottan krävs att Sverige inför en tonnage-skatt snarast. Senast vid inkomstdeklarationen i maj 2006 bör man kunna begära att få omfattas av tonnage-skatt från 1 januari 2005.

Skälen varför tonnage-skatten måste införas från den 1 januari 2005 är följande:

- **Arbetsstillfällen:** Sjöfartsnäringen går bra nu. En försvagad konkurrenssituation riskerar verksamhetsflytt från Sverige därför att alla konkurrenter redan har tonnage-skatt eller motsvarande. Vi får inte tappa tempo och riskera arbetsstillfällen. Speciellt inte med den höga arbetslöshet som vi har redan idag i Sverige. Många försäljningar av äldre tonnage har gjorts under 2005 för att bereda plats för nytt tonnage. En omfattande förnyring av handelsflottan sker för närvarande. Ett senarelagt tonnage-skattesystem innebär risk för personalavvecklingar. Ju snabbare nya arbetsstillfällen inom sjöfarten och dess kluster som omfattar ca 200 000 personer kan skapas, desto bättre. Införandet av tonnage-skatten så fort som möjligt underlättar detta. De stora investeringar som redan gjorts i nya fartyg gör att spelreglerna bör vara klara i god tid (2005) för att planera/räkna på svensk flagg på fartyg som levereras. Detta har stor betydelse, särskilt beträffande antalet arbetsstillfällen.

Fel! Okänt namn på

- **Konkurrensneutralitet:** Följt av flera decennier med dålig lönsamhet för branschen har de senaste två åren varit generellt sett mycket lyckosamma för de flesta rederier. Detta har använts till att dels bygga upp kapitalet dels till utförsäljning av äldre tonnage och betydande investeringar i nytt tonnage. Effekten har blivit en betydande men tillfällig skatteexponering för ett flertal svenska rederier redan 2005. Ett fördröjt införande av tonnageskatten riskerar därför bli lite av ett tomt slag i luften eftersom utgångspunkten är att internationellt verkande rederier bara kan drivas med konkurrensneutrala skattevillkor. Ur konkurrenshänseende är det för svenska rederier viktigt komma in i tonnageskattesystemet fr.o.m. 2005 eftersom de utländska konkurrenterna sedan länge har en annan skatte-situation. Rederibranschen om någon agerar på en internationell marknad och därför måste villkoren vara lika internationellt. Konkurrenssituationen är redan negativt förskjuten. Försprånget tar lång tid hämta in.
- **Försäljningar & suboptimala investeringar:** En bra marknad råder för att avyttra äldre tonnage. När sådant äldre tonnage säljs löses överavskrivningarna upp och utsätts för beskattning om de inte behövs för förlusttäckning och om nyanskaffat tonnage inte kan tas in i böckerna under samma räkenskapsår. Årsskiftesproblematiken gör att om man t.ex. har räkenskapsår ekvivalent med kalenderår uppstår följande problem: En försäljning den 31 december gör det för sent att investera dagen efter, d.v.s. 1 januari. Det blir reavinstskatt om inte investeringen görs samma räkenskapsår. Av marknadsskäl är tidsramen för avyttring av enkelskrovt tonnage p.g.a. dubbelskrovsförordningen som följer av IMO:s utfasningsregler begränsad. Senare införande av tonnageskatt än från 2005 medför risk för senarelagda försäljningar för att slippa lösa upp överavskrivningar, med sämre priser som följd. Senarelagd tonnageskatt medför risk för skattedrivna och kommersiellt suboptimala investeringar beroende på att det svenska överavskrivningssystemet kan få sådana effekter i kapitalintensiva branscher.
- **Bättre förutsättningar för kapitalanskaffning:** Kontraktsvärdet för svenska rederiers beställningar är 18,6 miljarder kronor 2005. Tonnageskatt från 2005 ger bättre förutsättningar för kapitalanskaffning eftersom soliditeten ökar.

Frågan brådskar. Den svenska sjöfarten konkurrerar inte på lika villkor, vilket kan få till följd att nyinvesteringar i den svenska båtflottan inte kommer att sättas under svenskt flagg. Det är därför av stor vikt att regeringen skyndsamt inför en skatteberäkning baserad på tonnage.

Stockholm den 29 september 2005

*Annelie Enochson (kd)*