

Motion till riksdagen 2017/18:1744

av **Olle Felten m.fl. (SD)**

Förändring av tonnagebeskattningssystemet

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvidga tonnageskattesystemet till att gälla även svensk kustsjöfart och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att anpassa den nedre gränsen för bruttodräktighet för att kunna ansluta ett fartyg till tonnagebeskattning och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öppna upp tonnagebeskattningssystemet så att rederiföretag ska kunna använda tonnagebeskattning på tillämpliga delar av sin verksamhet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Sverigedemokraterna har tidigare tagit ställning för införandet av ett tonnagebeskattningssystem och vi ser mycket positivt på att det finns ett svenskt tonnagebeskattningssystem. Det är viktigt att ett sådant system finns och att det anpassas till de förutsättningar som gynnar svensk sjöfart, även kustsjöfarten. Sverige införde ett system för tonnagebeskattning den 20 oktober 2016.

I tonnagebeskattningens olika delar finns det några förhållanden som kan ge upphov till orättvisa och missriktade inskränkningar i möjligheten för rederier att ansluta sig till tonnagebeskattningen. Vi lägger därför tre förslag till åtgärder som syftar till att kompletterande förslag utarbetas och att den nu gällande lagstiftningen kan utvecklas på ett positivt sätt.

Svensk kustsjöfart

I behandlingen av regeringens proposition 2015/16:127 påpekade vi den stora brist som regeringen byggt in i det system som man föreslog i propositionen, avseende svensk kustsjöfart. Bristen kan kort beskrivas som att svensk kustsjöfart som bedrivs under

svensk flagg missgynnas i förhållande till motsvarande verksamhet som bedrivs under utländsk flagg. Det kan till exempel röra sig om vissa av våra grannländer runt Östersjön eller i Norge. Svensk lag uppmuntrar därmed till att flagga ut fartyg och att betala skatt i andra länder än i Sverige. Det anser vi vara ett grundläggande feltänk som måste rätts till.

Regeringen måste därför göra erforderliga ändringar i inkomstskattelagen (1999:1229) samt i skatteförfarandelagen (2011:1244), om svensk tonnagebeskattning, så att svensk kustsjöfart också inlemmas i systemet. Svenska rederier måste kunna ha sina fartyg flaggade i Sverige, utan att få skattemässiga nackdelar i förhållande till att flagga ut dem till våra grannländer. Det gäller både stora och små rederier, allt från Gotlandsbolaget till mindre skärgårdsrederier.

Våra invändningar mot att regeringen exkluderade svensk kustsjöfart från att kunna konkurrera på lika villkor med utflaggade rederier bemöttes inte i sak av något av de övriga partierna, varför vi har anledning att tro att de egentligen har samma uppfattning som vi i sak. Det är tråkigt att vi inte kunde få majoritet då för att ge svensk sjöfart de bästa förutsättningarna för att bedriva sin verksamhet under svensk flagg och därmed betala skatt i Sverige. Det skulle alla parter tjäna på. Vi anser att detta är en så viktig fråga att vi vill driva på för att åstadkomma en förändring till det bättre, genom att ta upp denna fråga igen.

Tonnagebeskattning 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. 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. Vi delar den svenska sjöfartsnärings uppfattning att det är viktigt för Sverige att ha tillgång till ett svenskt fartygsregister och tonnagebeskattning. Därför stöttade vi huvudförslaget att införa tonnagebeskattning när riksdagen tog beslut om att göra det den 2016-09-28. Vårt tilläggförslag om att utöka regelverket även till kustsjöfarten röstades dock ner av de övriga partierna. Vi menar därför att regeringen bör inleda en snabb utredning om hur kustsjöfarten kan implementeras i tonnagebeskattningssystemet och snarast möjligt återkomma till riksdagen med ett förslag i denna riktning.

Många små rederier

I Sverige har vi många små rederier med förhållandevis små fartyg. Under behandlingen av det ursprungliga lagförslaget 2016 påpekades det av flera remissinstanser att den nedre gränsen för att kunna ansluta sig till tonnagebeskattningssystemet på 100 tons bruttodräktighet är väl hög. De flesta menade att gränsen istället bör vara en bruttodräktighet om 20. Sverigedemokraterna anser att det är en rimlig bedömning, mot bakgrund av att ett av den svenska sjöfartens starkaste utvecklingssegment ligger just i mindre fartyg. Det skulle därför gynna en ytterligare expansion av svensk kustsjöfart 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.

Vi menar därför att frågan om nedre gränsen för bruttodräktigheten, med hänsyn till de synpunkter som sjöfartens organisationer, men även Sjöfartsverket, har framfört i detta stycke, bör involveras i tidigare nämnd utredning och förslag till riksdagen.

Rederier med blandad verksamhet

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.

Vårt 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 har tillgång till tonnagebeskattningen, och att hela koncernen måste kunna godkännas för tonnagebeskattning, misskrediteras sådana rederikoncerner 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. Regeringen bör därför även i detta fall skyndsamt utreda en sådan komplettering av tonnagebeskattningssystemet och återkomma till riksdagen med ett förslag i denna riktning.

Olle Felten (SD)

David Lång (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Per Klarberg (SD)