

Er referens
Fi2015/699

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Vår referens:
Kristoffer Arvidson Thonäng

Yttrande över SOU 2015:4 Betänkande av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen

1. Sammanfattande synpunkter: Tonnageskatten betalar sig själv

Sjöfartsnäringens parter, det blå skatteinitiativet välkomnar utredningens förslag till tonnageskattesystem. Det kommer att skapa fler jobb inom hela den maritima näringen, bidra till svensk ekonomisk tillväxt. Det är också en klimatsmart infrastruktursatsning. Vi vill understryka vikten av att tonnageskatten införs snarast. Vi vill också uppmärksamma ansvariga beslutsfattare på att systemet finansierar sig själv, då det kommer att ge väsentliga skatteintäkter som väl överstiger finansieringskostnaden för införandet av systemet. Den föreslagna reduceringen av sjöfartsstödet är alltså inte nödvändig och skulle dessutom påverka sjöfarten negativt, vilket direkt motverkar syftet med att införa tonnageskatt: Att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. En konkurrenskraftig sjöfart kommer att skapa fler jobb, ökad tillväxt och kommer öka Sveriges möjligheter att nå klimatmålen.

2. Utredningens uppdrag

Detta yttrande innehåller det blå skatteinitiativet synpunkter på tonnageskatteutredningen (SOU 2015:4 Betänkandet av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen). Enligt utredningsdirektiven är målsättningen att Sverige i ett internationellt perspektiv ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. I enlighet med detta lämnar utredningen förslag på ett heltäckande system för tonnageskatt i syfte att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Enligt direktiven ska utredningen även se över befintliga stöd för sjöfartsnäringen. Här föreslår utredningen att införandet av tonnageskattesystemet ska finansieras genom att reducera dagens sjöfartsstöd.

3. Det blå skatteinitiativet

Gemensamt har vi sjöfartsnäringens parter: Sveriges Redareförening, Seko och Sjöbefälsföreningen, skapat ett initiativ för Blå Skatt, med syftet att Sverige ska införa tonnageskatt. Vi vill att fler ska bli medvetna om att den blå skatten skapar fler jobb inom hela den maritima näringen och att den bidrar till svensk ekonomisk tillväxt och möjliggör en klimatsmart infrastruktursatsning.

4. Utredningens förslag till tonnageskattesystem

Utredningen föreslår i enlighet med målsättningen om att stärka den svenska konkurrenskraften, ett attraktivt tonnageskattesystem som är likvärdigt med det som finns i våra grannländer. Systemet bygger på att det är en frivillig skatt som rederier kan ansluta sig till för att betala i Sverige efter en fast schablontaxa baserade på storleken på fartygen. Denna storleksberäkning (tonnageinkomst), istället för den faktiska vinsten, beskattas med konventionell bolagsskatt, vilket ger en konkurrenskraftig och överblickbar skatt. Det är ett förutsägbart system som ger en kontinuitet för sjöfartsnäringen.

Seko, Service- och kommunikationsfacket

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnr: 802004-5509
Plusgironummer 58-8

De senaste 10 åren har svensk sjöfart i allmänhet och handelsflottan i synnerhet förlorat i konkurrenskraft jämfört med övriga europeiska sjöfartsländer. Från att ha varit en av världens starkaste sjöfartsnationer minskar Sveriges roll och inflytande successivt gentemot övriga sjöfartsnationer inom EU, som alla har tonnageskatt. Skatten rekommenderas av EU-kommissionen som ett medel för att ytterligare stärka Europeisk sjöfarts position.

4.1. Direktivet och förslaget om finansiering

Enligt utredningens uppdrag ska tonnageskatteförslaget sammantaget vara offentligfinansiellt neutralt. Om förslaget innebär minskade skatteintäkter ska utredaren ange konkurrensneutrala finansieringsförslag inom transportsektorn. Utredningen har i denna del (kap. 30) gjort en genomgång av ett antal förslag inom sjöfartssektorn. Utredaren konstaterar att det har varit svårt, för att inte säga omöjligt att finna finansieringslösningar som inte påverkar branschen negativt. Utredaren finner därför att samtliga förslag är olämpliga eftersom de bland annat inte bidrar till att öka registreringen av svenska handelsfartyg i det svenska fartygsregistret vilket är huvudsyftet med utredningen.

Utredaren föreslår emellertid att de skatteintäkter som till en början och övergående kommer att minska innan tonnageskattesystemet fått full effekt, ska finansieras genom ett reducerat sjöfartsstöd. Dock understryker utredningen själv att det är olämpligt eftersom konsekvenserna av ett minskat sjöfartsstöd bland annat drabbar fler företag än de som föreslås bli kvalificerade för att träda in i tonnageskattesystemet. Det innebär således att den största delen av de rederier som inte kvalificeras för tonnagebeskattning får finansiera tonnageskattesystemets kostnader.

5. Våra synpunkter på förslaget till tonnageskatten

Vi parter i det blå skatteinitiativet välkomnar utredningens förslag till tonnageskattesystem. Det ligger helt i linje med syftet att öka andelen svenskflaggade fartyg och stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Detta syfte har naturligtvis inget egenvärde i sig själv utan ger förutsättningar för en utveckling som kommer hela Sveriges befolkning till godo. Med det tonnageskattesystem som utredningen föreslår kommer fler jobb att skapas, tillväxten öka och klimatsmarta infrastruktursatsningar möjliggöras.

5.1. Fler jobb

Sjöfarten och den maritima näringen i Sverige har stor potential att växa när den förlagna tonnageskatten införs. Idag minskar den svenska handelsflottan och antalet jobb inom sjöfarten, i en accelererande takt. Erfarenheter från andra länder visar att ett införande av tonnageskatt har brutit den nedåtgående trenden. Till exempel har antalet fartyg med brittisk flagg ökat med mer än sex gånger, sedan de infört tonnageskatt. Tillväxten av jobb de senaste fem åren har varit i genomsnitt 10 procent jämfört med den totala industrins genomsnitt på 0,3 procent. Den starkaste tillväxten av egenflaggade fartyg visar Belgien som har sett en massiv "återflaggning" av tidigare belgiskkontrollerade fartyg med bekvämlighetsflagg, sedan tonnageskatten introducerades där 2002. Fram till 2013 har ökningen i Belgien varit över 250 %. Tillväxten visas inte minst av att allt fler studenter finns inom och söker sig till de maritima utbildningarna. I Sverige kan vi förvänta oss en liknande utveckling. Vi kan vända den nedåtgående kurvan och ger förutsättningen för många fler jobb inom både sjöfarten och hela den maritima näringen.

5.2. Ökad tillväxt

När Sverige inför tonnageskatten kommer svenska rederier få en likvärdig skattesituation som konkurrenter från övriga EU. Då tonnageskatten är norm inom EU är det av vikt att svenska redare får samma konkurrensförutsättningar som rederier i resten av Europa. Utöver att fler rederier flaggar svenskt kommer fler företag att investera i Sveriges världsledande, innovativa och högteknologiska maritima industri. Detta kommer att ge fler jobb och en utvecklad kompetens som bidrar till svensk ekonomisk tillväxt. Uppskattningen är c:a 13 miljarder i ökad BNP.

Studier från andra länder visar ett sådant resultat. Till exempel uppskattar den brittiska konsultfirman Oxford Economics, i en rapport från 2014, där de undersökt nio europeiska sjöfartsländer, att sjöfartsindustris totala ekonomiska bidrag (BNP och antalet anställda) skulle ha varit 50 % lägre, om länderna inte hade infört tonnageskatt. Skattens bindningstid garanterar ordentlig livslängd för näringen, vilket är ett ömsesidigt intresse för rederier, fackliga organisationer och politiken.

5.3. Klimatsmarta transporter

Sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen. Sveriges drygt 50 hamnar och vattenvägar har goda möjligheter att i större utsträckning än idag avlasta vägnätet och på så sätt minska klimatbelastningen. Eftersom godstransporter i låga hastigheter till sjöss ger mindre klimatpåverkan än vägtransporter är en utveckling av sjöfarten en viktig del för att uppnå Sveriges miljömål. Införandet av tonnageskatt är en förutsättning för en klimatsmart infrastruktursatsning på vattenvägen. Med den kan den svenska sjöfarten utvecklas och växa. Detta är avgörande för att Sverige även i fortsättningen ska kunna ha hög innovationstakt och en stark internationell position inom såväl miljö som säkerhet. Med tonnageskatten kan vi fortsätta vara ledande och pådrivande i internationella organ och samarbeten. Därmed skapar vi möjligheter för miljö- och klimatomställning och för säkerhetsutveckling inom sjöfarten globalt.

5.4. Tonnageskatten behöver inte finansieras - den betalar sig själv

Enligt utredningsdirektivet ska ett finansieringsförslag lämnas. Som ovan redovisats så har utredningen inte kommit fram till ett sådant förslag som inte motverkar syftet med att införa tonnageskatten. Det har tvärtom visat sig omöjligt att finna ett lämpligt sådant förslag. Samtidigt är det av stor betydelse att det i detta sammanhang är ett litet belopp som ska finansieras. Och detta endast under en kortare tid, därefter kommer tonnageskatten att ge ökade intäkter till staten genom en ökad inflaggning. Ett annat sätt att uttrycka saken är alltså att tonnageskattesystemet inom kort tid kommer ge ökade intäkter som därmed bidrar till systemets finansiering. Således är finansieringsfrågan löst. Till detta kan dessutom läggas den mängd övriga positiva skatteeffekter som tonnageskattesystemet får för den svenska samhällsekonomi. Detta har mycket tydligt visat sig i övriga sjöfartsländer som infört tonnageskatt.

En minskning av sjöfartsstödet är både olämpligt och omotiverat. Det skulle motverka de positiva effekterna av tonnageskattesystemet och riskera arbetstillfallen såväl bland sjöanställda som för landanställda inom rederierna och i hela den svenska maritima näringen. I tillägg till detta vill vi understryka att direktivet anger att en utgångspunkt bör vara att sjöfartsstödet i grunden ska vara oförändrat. Detta är något som även utredaren kommer fram till. Bäst vore alltså om man bortsåg från den tillfälliga och marginella nedgång i statens skatteintäkter som uppstarten av tonnageskattesystemet förmodligen kommer att innebära, eftersom att det på kort tid kommer generera ökade intäkter.

6. Avslutningsvis

Detta yttrande är framtaget genom ett samarbete och stöds av sjöarbetsmarknadens samtliga parter - Seko, Sjöbefälsföreningen och Sveriges Redareförening.

Slutligen vill vi återigen betona vikten av att det föreslagna tonnageskattesystemet införs med största skyndsamhet för att stoppa den alarmerande flaggflykten och vända utvecklingen för den svenska sjöfarten till något positivt för hela Sverige med fler jobb, ökad tillväxt och förutsättningar för en klimatsmart infrastruktursatsning.

Med vänlig hälsning,

Janne Rudén
Förbundsordförande Seko

/Kristoffer Arvidsson Thonäng