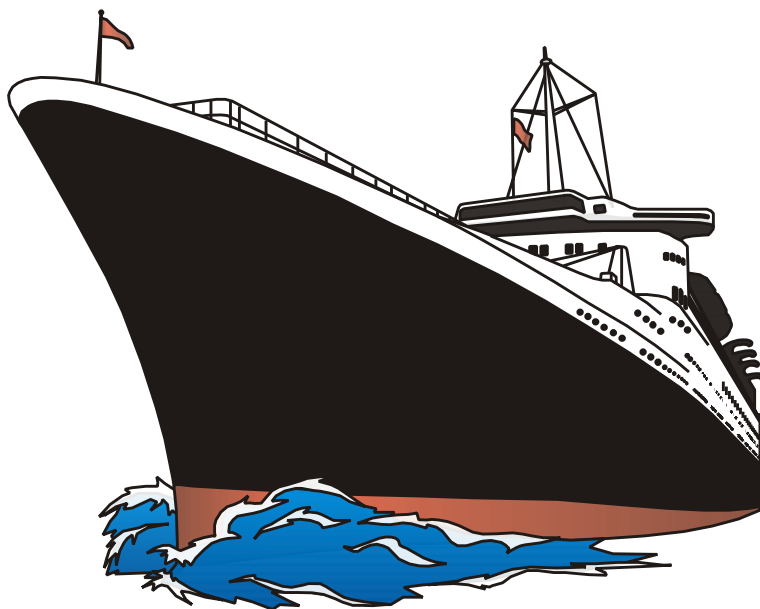
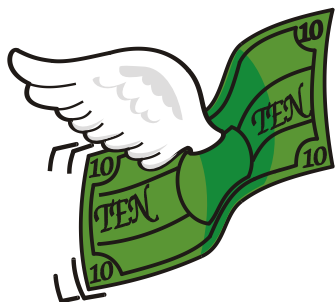


En EU-anpassad sjöfartspolitik

*Teoretisk kalkyl över statsfinansiella och kommunala
inkomsteffekter 1998*



Förord

Under hösten 1998 lade landskapsstyrelsen fram ett förslag till sjöfartspolitiskt program för Åland i lagtinget. I programmet som diskuterar en rad olika förslag för att höja Ålands sjöfartsprofil och utveckla Åland till ett maritimt centrum i Östersjön, efterlystes också ökad kunskap om förutsättningarna för att inom ramen för EU:s regelverk skapa en för näringen långsiktigt attraktiv sjöfartspolitik på Åland.

Uppdraget att ta fram ett sådant kunskapsunderlag gick till *Ålands statistik- och utredningsbyrå* (ÅSUB) som också medverkat i arbetet med det nyss nämnda sjöfartspolitiska programmet. Beställningen gällde i en första omgång uttryckligen de juridiska och tekniska möjligheterna att - givet gällande riktlinjer för EU:s sjöfartspolitik - skapa en ur näringens synpunkt attraktiv sjöfartspolitik på Åland. De politiska förutsättningarna för att implementera en sådan sjöfartsregim låg således utanför uppdragets huvudsakliga ramar.

Efter en noggrann inventering av de internationella kompetensmiljöer som kan anses vara kapabla att ta fram detta underlag, stannade ÅSUB för en norsk konsultgrupp med bred internationell sjörättskompetens inom advokatfirman *Thommessen Krefteing Greve Lund AS* i Oslo. Arbetet genomfördes mycket snabbt, i april 1999, bara dryga fyra månader efter kontraktet mellan ÅSUB och de norska konsulterna ingåtts, överlämnades slutprodukten i form av en rapport med förslag till etablering av ett åländskt fartygsregister och tonnagebeskattningsregim. Rapporten innehåller en genomgång av gällande kompetensfördelning mellan Ålands lagting och Finlands riksdag i sjöfartsfrågor samt handlingsutrymmet för olika shippingregimer inom ramen för bredare internationell rätt såväl som EU:s statsstödsregler. I rapporten finns också en genomgång och jämförande analys av en rad olika internationella fartygsregister med vidhängande skatteregler. Rapporten mynnar ut i tre kapitel med konkreta förslag rörande etableringen av ett internationellt fartygsregister på Åland (ISAA), en tonnagebeskattningsregim samt en mer översiktlig genomgång av viktiga åtgärdsområden rörande fartygsbemanningen.

Landskapsstyrelsen beslöt därefter om två uppföljningar av den norska konsultstudien, en rörande nödvändiga reformer inom sjöarbetsrätten, och en som närmare granskar de finansiella konsekvenserna för samhället (här närmast staten och kommunerna) av en mera förmånlig skatteregim för den åländska och finska sjöfartsnäringen.

Uppdraget att ta fram den sistnämnda studien gick - i samarbete med närings- och finansavdelningen - till ÅSUB. Föreliggande rapport är resultatet av detta arbete.

Kalkylen över samhällets kostnader för en ändrad sjöfartsskatteregim blir med nödvändighet rätt teoretisk till sin natur. En sådan beräkning måste nämligen i grunden bygga på ett s.k. *ceteris paribus*-antagande - dvs att ett införande av nya skatteförhållanden (tonnageskatt, utvidgad återbäring av löneskatter och avgifter) under referensåret i fråga (1998) inte på något sätt skulle ha ändrat på rederiernas beteende i övrigt. Det har inte heller varit möjligt att inom ramen för denna utredning kvantifiera de långsiktiga samhällsekonomiska effekterna (inklusive effekterna på skatteunderlaget i land) av en sjönäring som just tack vare en politik med förmånligare verksamhetsbetingelser skulle kunna kvarstå och t o m expandera under hemmaflagg.

Det bör också noteras att de kostnader som utredningen gäller handlar om återbetalningar eller bortfall av skatter/avgifter som näringen idag genererar till i huvudsak staten och kommunerna. Detta betyder att (de eventuella) nettokostnaderna för en mera konkurrenskraftig sjöfartspolitik, om de skall bäras av andra aktörer (i detta sammanhang närmast Ålands landskapsstyrelse/Ålands lagting) förutsätter att dessa antingen övertar de inkomstkällor ur vilka återbetalningen/inkomstbortfallet skall tas, eller att de kompenseras på annat sätt av de som uppbär huvuddelen av intäkterna.

Utredningsarbetet har i huvudsak genomförts av ekonomie studerande *Björn Frisk* som - i samarbete med undertecknad - också svarat för sammanställningen av denna rapport. Utredare *Katarina Fellman* och civilingenjörsstuderande *Markus Holmström* har hjälpt till med kalkylerna rörande tonnageskattningens finansiella effekter. ÅSUB vill också tacka för den hjälp med kontroll av rapportens faktamaterial som erhållits från *Hans Ahlström*, Ålands redarförening, *Kent Nyström* Viking Line ab, samt *Olof Widén*, Utrikesfartens småtonnageförening.

För ytterligare information om utredningen, kontakta gärna undertecknad på telefon 25492.

Mariehamn i september 1999

Bjarne Lindström
Planeringschef

Innehållsförteckning

<i>Del 1: Introduktion</i>	6
1. Bakgrund	7
2. Den finska och åländska handelsflottan	9
<i>Del 2: Vidgad återbetalning av skatter och sociala avgifter inom sjöfartsnäringen</i>	10
3. Metoder och huvudsakligt källmaterial	11
4. De ombordanställdas skatter och sociala avgifter	15
5. Kostnader för en utvidgad restitution	17
<i>Del 3: Alternativet tonnagebeskattning</i>	20
6. Tonnagebeskattning - vad är det?	21
7. Metoder och källmaterial	23
8. Beskattad vinst inom rederinäringen 1998	25
9. De finansiella konsekvenserna av en tonnagebeskattning 1998	27
<i>Del 4: Slutsatser och resultat</i>	30
10. Det viktigaste resultaten	31
11. Slutsatser	33
<i>Bilaga: Sammanställning över löneskatter och sociala kostnader för vissa fartygsklasser</i>	

DEL I: INTRODUKTION

1. BAKGRUND

Sjöfarten har alltid varit, och är alltför, något av Ålands ekonomiska livsnerv. Sjöfart i alla dessa former har genom åren i hög grad medverkat till att ålänningarna kunnat uppnå en med internationella mått mätt mycket hög levnadsstandard. Sjöfartens ringverkningar på land är också betydande: väl utvecklade och effektiva transporter för åländsk småindustri med moderna och turtäta färjor, management, teknisk service, bank- och försäkringsservice, avknoppningar inom sjöfartsrelaterad logistik, trading etc.

Åländskt sjöfartskunnande - inte minst inom färjsektorn - har därtill skapat en stor mängd välavlönade arbetsplatser även för icke-ålänningar. Den åländska sjöfarten har också genom åren i hög grad medverkat till att förse den finländska industrin med en modern och välfungerande sjötransportinfrastruktur för att klara exporten till de så viktiga internationella marknaderna.

Sjöfarten och särskilt då färjtrafikens stora betydelse för det åländska samhället erkändes också av EU-kommissionen och Unionens medlemsstater, då Åland som ett resultat av medlemskapsförhandlingarna under 1993 och 1994 ställdes utanför EU:s skatteunion, en åtgärd som ytterst syftade till att trygga färjtrafiken till och från Åland genom att garantera fortsatt skattefri försäljning ombord på de färjor som trafikerar dessa rutter.

Möjligheten till skattefri försäljning efter juli 1999 inom ålandstrafiken garanterar dock inte ensam en fortsatt positiv utveckling av den åländska rederinäringen. Förutom att åländsk sjöfart även omfattar betydande internationella lastfartygsoperationer som inte alls berörs av tax free-trafiken, så har de senaste årens utveckling inom EU:s sjöfartspolitik medfört nya och mycket påtagliga orosmoment för hela den finländska sjöfartsnäringen. De nya riktlinjer för Unionens sjöfartspolitik som numera gäller, möjliggör nämligen långtgående skatte- och andra lättnader för näringen i syfte att klara konkurrensen med rederier och besättningar från tredje land. Dessa riktlinjer har snabbt implementerats i form av förmånliga register och beskattningssystem i flera EU-länder (samt EES-landet Norge), något som gör att de länder som inte genomfört dessa anpassningar nu står inför hotet om en ny våg av utflaggningar, men den här gången inte till internationella bekvämlighetsregister utan snarare till nyetablerade och av kommissionen officiellt godkända register inom EU. I många fall tycks alternativet till utflaggning dessutom vara utförsäljning av tonnage och nedläggning av hela rederiverksamheten.

Finland - och därmed också det sjöfartsberoende Åland - hör till de medlemsstater som ännu inte gått in för de av EU-kommissionen och Unionens ministerråd rekommenderade lättnaderna för sjöfartsnäringen. Samtidigt står det klart att just den finländska sjöfarten hör till den del av

Unionens flotta som idag har ett utomordentligt svårt konkurrensläge med en internationellt sett hög lönenivå i kombination med skatter och sociala avgifter som uppgår till omkring 60 procent av bruttolönerna. Även det av Ålands skatteundantag inom EU gynnade färjtonnaget står inför ett växande hot från andra och mer konkurrensanpassade EU-flaggor och/eller olika typer av lågkostnadsregister hemmahörande i de efter Sovjetunionens sammanbrott nybildade staterna runt Östersjön.

Mycket talar alltså för att åländsk och finländsk sjöfart går en osäker framtid till mötes om inte de inom EU etablerade sjöfartspolitiska riktlinjerna även implementeras i Finland. De reformer som krävs berör flera olika områden. Hit hör t ex registerlagstiftningen, sjöarbetsrätten och - framför allt - reglerna för beskattningen av rederierna samt sjömännens skatter och sociala avgifter.

I de nedan följande kapitlen kommer de finansiella konsekvenserna av en ändring av de sistnämnda regelverket att belysas närmare. Detta görs i två delar. Först beräknas kostnaderna för en återbetalning (restitution) av de ombordanställdas skatter och sociala avgifter enligt den modell som idag införts i flera av EU:s mer framgångsrika sjöfartsnationer (och Norge). Därefter granskas det inom Unionen etablerade alternativet till den traditionella rederibeskattningen, som brukar gå under beteckningen tonnagebeskattning, närmare.

Referensåret för båda dessa kalkyler är 1998. Bristande tid och resurser gjorde att det inte var möjligt att beräkna de skattefinansiella effekterna av en mer konkurrenskraftig sjöfartspolitik på basen av en längre tidsserie. Undersökningens värde begränsas också av det faktum att man inte vet något säkert om hur rederierna skulle ha agerat (investeringar, utdelning etc) i en situation med andra skattemässiga villkor för sin verksamhet.

Det är därtill viktigt att notera att de kostnader för samhället (staten, kommunerna) som granskningen av de finansiella effekterna av en mer konkurrensanpassad sjöfartspolitik ger vid handen inte tar hänsyn till de samhällsekonomiska konsekvenserna av alternativet, dvs en politik som på sikt resulterar i att hela eller stora delar av sjöfartsnäringen läggs ned eller flaggas ut till mera konkurrenskraftiga register. Särskilt för Åland, där de positiva kringeffekterna av sjöfarten inom hela den landbaserade ekonomin är betydande, finns det mycket som talar för att samhällets kostnader för uteblivna reformer skulle överstiga de nedan redovisade kostnaderna för genomförandet av en mer konkurrenskraftig finländsk sjöfartspolitik.

2. DEN FINSKA OCH ÅLÄNDSKA HANDELSFLOTTAN

Den hemmaflaggade (åländsk/finsk flagg) finländska handelsflottan i internationell trafik har i dag två geografiska centra, Åland och södra Finlands kustområden. Totalt omfattar den dryga 1,5 miljoner bruttoton (BT), varav knappt 0,4 miljoner BT kontrolleras av de åländska och ca 1,1 miljoner BT av de fastlandsbaserade rederierna. Härutöver tillkommer ett mycket omfattande utlandsflaggat tonnage, i Ålands fall i storleksordningen dubbla det hemmaflaggade tonnaget.

Den finska och åländska sjöfarten har av tradition haft olika inriktningar. Medan de finska rederierna varit mera orienterade mot den interna finska marknaden och också många gånger ingått som integrerade delar i större industriella koncerner, så har de åländska rederierna varit mera aktiva på den internationella *cross-trading* marknaden, dvs i trafik mellan tredje länder. Under 1970- och början av 1980-talet skedde dock en kraftig omstrukturering av den åländska sjöfarten. Det på *cross-trading* inriktade tonnaget (framför allt tankfartyg, men även olika typer av specialfartyg) flaggades ut, samtidigt som det hemmaflaggade tonnaget i allt större utsträckning koncentrerades till storskaliga färjoperationer på rutten Finland-Åland-Sverige.

Orsaken till utflaggningen av lastfartygen var att kostnadsläget under nationell flagg blev sådant att det inte längre gick att konkurrera på den internationella fraktmarknaden. Samma utveckling skedde även bland de finska rederierna, men här blev utflaggningarna relativt sett mindre omfattande och det kvarvarande tonnaget specialiserades än mer på kontraktsbunden linjetrafik för att ombesörja exportindustrins sjötransporter. Även de åländska rederierna sysselsatte i ökande grad sitt kvarvarande frakttonnage under nationell flagg i denna typ av linjetrafik.

En faktor som bidrog till en viss återhämtning för det hemmaflaggade tonnaget i linjetrafik mellan Finland och utlandet var tillkomsten av ett nytt och mer förmånligt s.k. ~~parallellregister=~~ (officiellt benämnt *Handelsfartygförteckningen*). Registret, som inrättades 1991 och fungerade som ett kompletterande alternativ till det 1988 tillkomna statliga räntestödet för nyanskaffning av mindre fartyg, är dock endast öppet för lastfartyg (inte passagerarfartyg som kan ta mera än 120 passagerare) i utrikestrafik. Tonnaget i registret åtnjuter kostnadslättnader i form av återbetalning av delar av de ombordanställdas skatter och sociala avgifter.

I parallellregistret finns idag ett hundratal fartyg med en sammanlagd dräktighet om knappa 1,1 miljoner BT, dvs i stor sett hela den hemmaflaggade åländska och finska utrikesflottan med undantag för passagerar- och bilfärjorna.

Av det kvarvarande passagerartonnaget under nationell flagg på dryga 430.000 BT kontrolleras ca 270.000 BT eller dryga 60 procent av de åländska rederierna.

***DEL 2: VIDGAD ÅTERBETALNING AV SKATTER OCH SOCIALA
AVGIFTER INOM SJÖFARTSNÄRINGEN***

3. METODER OCH HUVUDSAKLIGT KÄLLMATERIAL

Nedanstående beräkning av de skatteintäkter och sociala inbetalningar som arbetsplatserna ombord på det finsk- och ålandsflaggade tonnaget ger upphov till är baserad på situationen för ett år sedan, dvs år 1998. Undersökningen bygger på följande tre huvudantaganden:

(1) Utgångspunkten är att huvuddelen av näringens skatter och sociala kostnader återbetalas. Enligt den modell för en mera fullständig återbetalning (restitution) av dessa kostnader som det finska trafikministeriet utarbetat (PM 10.5 1999: AOhjelma Suomen kauppalaivaston kilpailuedellytysten parantamiseksi) skulle återbetalningen dock inte omfatta sjömännens pensionsinbetalningar, fackföreningsavgifter och arbetslöshetsförsäkringspremier samt inbetalningar till Sjömansservicebyrån. Rent praktiskt skulle restitutionsfrågan hanteras så att trafikministeriet i sin budget varje år upptog det belopp som motsvarar förskottsskatteinbetalningarna och de sociala avgifterna. Ingen av de berörda parterna skulle således gå miste om sina pengar. I föreliggande utredning används trafikministeriets förslag till utvidgad restitutionsmodell, dock så att den här även används för att göra motsvarande kalkyl för passagerarflottan.

(2) Beloppen är skattade utifrån delvis olikartade uppgifter från olika tidpunkter under det aktuella året. Justeringar i avgiftsprocenter, löner m.m. har i vissa fall förekommit under året. Ett exempel på detta är att SPK-avgiften (Sjömanspensionskassan) sedan 1998 höjts från 9,5 till 10,0 procent. De slutliga sammanräknade beloppen utgår dock från en under året genomsnittligt stabil lönenivå och skattegrad.

(3) Vissa variationer kan även förekomma med hänsyn till fartygstyp, personalstruktur och rederiets omsättning etc, samt att olika försäkringsbolag kan erbjuda olika försäkringsalternativ med olika prisnivåer. I föreliggande utredning utgås i detta avseende från rederiernas genomsnittliga situation under 1998.

Nedan följer en maxiumlista över de genomsnittliga intäkter/bemanningskostnader som idag belastar sjöfarten och som i princip skulle kunna återbetalas i någon form till näringen:

Arbetsstagarens kostnader/inbetalningar

Inkomstskatt	22,0%
--------------	-------

SPK (Pension)	9,5%
Arbetslöshetsförsäkring	1,4%
Medlemsavgift (Fackförbund)	1,4%
Sjömansservicebyrån	0,1%

Arbetsgivarens socialkostnader/inbetalningar

SSA (Socialskyddsavgift)	6,5%
Arbetslöshetsförsäkring	3,262%
Olycksfallsförsäkring	3,43%
Grupplivförsäkring	0,083%
Grupplivförsäkring, fritid	0,535%
Tilläggsförsäkring, fritid	0,1%
SPK (Pension)	9,5%
Sjömansservicebyrån	0,1%

Arbetstagarnas kostnader/inbetalningar (se uppställningen ovan) ingår i sjömännens beskattningsbara inkomster (bruttolönen). Härtill kommer arbetsgivarnas socialkostnader vilka beräknas i procent utgående från bruttolönen. Dessutom tillkommer vissa andra personalkostnader såsom utbildning, resor och hälsovård. Om man summerar bruttolönerna och arbetsgivarnas sociala inbetalningar så erhålls den totala bemanningskostnaden. De ovan redovisade skatterna och sociala avgifterna utgjorde under 1998 i genomsnitt ca 37 procent av bemanningskostnaden. I förhållande till bruttolönerna uppgår dessa utgifter till omkring 60 procent.

Som framgått ovan används i föreliggande kalkyl trafikministeriets förslag till restitutionsmodell. I denna gäller återbetalningen av arbetstagarsidans ~~ö~~verhead-kostnader=enbart de direkta inkomstskatterna. Kostnaderna för arbetstagarnas pensionsinbetalningar, fackavgifter, arbetslöshetsförsäkringar och inbetalningar till Sjömansservicebyrån berörs således inte. Arbetsgivarsidans sociala kostnader (för sin sjöpersonal) skulle dock enligt modellen i huvudsak återbetalas. Det här innebär att det återbetalningsbara beloppet reduceras till ca 46 procent av bruttolönerna eller ungefär 34 procent av den totala bemanningskostnaden.

Det är viktigt att notera - vilket också framgår av ovanstående lista över olika intäkts/kostnadskategorier - att flera aktörer än staten är berörda. Så har t ex kommunerna del i inkomstskatten och försäkringsbolagen samt sjömanspensionskassan berörs när det gäller olika

typer av personalanknutna försäkringar. I den här använda trafikministeriemodellen förutsätts dock att staten över budgeten kompenserar övriga aktörer för de till sjöfartsnäringen återbetalda skatterna och avgifterna. Metoden kan belysas med hjälp av ett förenklat exempel. Antag att den framräknade återbäringskostnaden för sjömännens inkomstskatter under ett år är 100. Antag vidare att de influtna skatterna delas lika mellan stat och kommuner, dvs 50 vardera. Staten får då in 100 i skatter från näringen varav 50 enligt gällande system skickas vidare till de kommuner där sjömännen är bosatta. Statens nettointäkter blir således 50. Vid en fullständig skatterestitution återbetalas 100 till näringen, varav staten således förlorar endast 50. Men eftersom staten därefter enligt modellen skulle vara skyldig att kompensera de berörda kommunerna så blir restitutionskostnaden för statens del dubblad, dvs de 100 som framräknats som total restitutionskostnad. Samma sak gäller för övriga delar av återbäringskostnaderna. Fördelningen av den totala restitutionskostnaden är dock i grunden en politisk fråga. Andra modeller där även andra aktörer än staten belastas av intäktbortfallet från sjösektorn är därför också tänkbara.

Vid uträkningen av de sammanlagda återbäringskostnaderna för de finska rederierna har källmaterialet varit av något sämre kvalitet än vid motsvarande kalkyl gällande det åländska tonnaget. I det sistnämnda fallet har nära nog fullständiga uppgifter om de utbetalade bruttolönerna under referensåret 1998 kunnat erhållas från de berörda rederierna. Någon sådan statistik har inte gått att få från de finska rederierna. Beräkningen baserar sig därför på uppgifter från Finlands Rederiförening rörande de genomsnittliga bemanningskostnaderna, samt uppgifter från Sjöfartsverkets statistikbyrå om antalet anställda inom de olika sjöyrkesgrupperna.

Däcks- och maskinbefäl, som vardera ligger omkring 22.000 mk per månad, utgör den högsta bruttolönenivån. Lägsta bruttolönenivå är satt på däcksmanskap och maskinmanskap, som vardera ligger omkring 15.000 mk per månad. Ytterligare tillkommer catering/ ekonomipersonal, som ligger på en genomsnittlig bruttolönenivå om ca 16.000 mk per månad. Materialet har rensats från personal anställda av sjöfartsverket. Dessutom antas att det råder full sysselsättning, något som innebär att kostnaderna för referensåret blir något i överkant med tanke på att ca 1.200 fackanslutna sjömän (inkl. sjömän från utflaggade fartyg och sjömän med säsongsbundna avtal) var arbetslösa under detta år.

Beräkningen av återbäringskostnaderna för det ålandsregistrerade tonnaget bygger på den faktiska lönebilden under 1998. Bruttolönen har fördelats på olika personalkategorier med hjälp av uppgifter från Ålands redarförening om medlemstonnaget och dess manskap samt ovan nämnda uppgifter om genomsnittliga löner för olika grupper av ombordanställda. Fartyg som sålts eller inköpts under år 1998 är borträknade liksom nybyggen, då dessa kan snedvrider bilden av de genomsnittliga årskostnaderna. Källmaterialet kommer från samtliga medlemsrederier i Ålands Redarförening, dvs Birka Line Ab, Rederiaktiebolaget Eckerö, Rederiaktiebolaget Gustaf

Eriksson, Rederiaktiebolaget Lillgaard, Lundqvist Rederierna, United Shipping Ltd Ab och Viking Line Ab. Dessutom har rederierna Godby Shipping Ab och Bror Husell Chartering Ab inkluderats i kalkylen. I den mån som dessa rederier opererar utflaggat tonnage faller detta utanför beräkningarna. Materialet bör ge en förhållandevis god bild av nivån på de potentiella restitutionskostnaderna för det hemmaflaggade åländska tonnaget.

4. DE OMBORDANSTÄLLDAS SKATTER OCH SOCIALA AVGIFTER

Som framgår av nedanstående tabellsammanställning så uppgick de totala bruttolönerna under 1998 för hela den finsk- och åländskflaggade sjöfarten till omkring 1,9 miljarder mk. Om man tar hela bemanningskostnaden med i beräkningen (för definitionerna av bruttolön respektive total bemanningskostnad, se föregående kapitel) så uppgick denna till i storleksordningen 2,5 miljarder mk.

Det här skulle betyda att den samlade rederinäringens totala återbetalningspotential=(enligt här använd modell, se föregående kapitel) skulle uppgå till omkring 875 miljoner mk.

Tabell 1: Totalt inbetalade skatter och sociala avgifter inom finsk och åländsk sjöfart 1998, miljoner FIM. (Samtliga belopp utgör avrundade närmevärden)

Uppskattad sammanlagd bruttolön	1 900
Total återbetalningspotential=	875
Varav:	
Driftspersonal	280
Catering/ekonomipersonal	595

Av ovanstående tabell framgår att en betydande del av de potentiella återbetalningskostnaderna ligger inom passagerar- och färjesektorn. Ekonomi- och cateringpersonalen - som ju huvudsakligen finns ombord på passagerarfartygen - står sålunda ensamma för drygt 65 procent av de av näringen totalt inbetalda löneskatterna och sociala avgifterna.

Tabell 2 nedan bekräftar passagerar- och färjrederiernas dominans när det gäller av näringen inbetalda skatter och avgifter under 1998. I tabellen redovisas nämligen den i det finländska s.k. parallellregistret (se kapitel 1) införda flottan av fraktfartyg i internationell trafik separat. Som framgår av sammanställningen utgör bruttolönerna inom parallellregistret knappa 400 miljoner mk (bemanningskostnaderna uppgår till ca en halv miljard mk), alltså bara en femtedel av de totala bruttolönekostnaderna inom åländsk och finsk sjöfart. Detta gav 1998 en samlad potentiell återbäringsvolym på i storleksordningen 180 miljoner mk, varav huvuddelen (ca 162 miljoner mk) härrör från däck- och maskinpersonalen.

Tabell 2: Inbetalningar rörande fartyg i parallellregistret under 1998, miljoner FIM.
(Samtliga belopp utgör avrundade närmevärden)

Uppskattad sammanlagd bruttolön		390
Total Återbetalningspotential=		180
Varav:		
Däckspersonal	Befäl	59
	Manskap	54
Maskinpersonal		49
Catering/ekonomipersonal		18

Fördelningen av inbetalade skatter och sociala avgifter, dvs den potentiella återbetalningsvolymen, mellan åländska och finska rederier framgår av *tabell 3* nedan (för en närmare redovisning av källmaterial och metod, se kapitel 3 ovan).

Tabell 3: Fördelningen av Återbetalningspotentialen mellan åländska och finska rederier 1998, miljoner mk. (Samtliga belopp utgör avrundade närmevärden)

	Åländska rederier	Finska rederier
Bruttolöner, totalt	600	1 300
Återbetalningspotential=	276	599
Varav i parallellregistret:		
Bruttolöner, totalt	50	340
Återbetalningspotential=	24	156

Tabellen visar att tyngdpunkten hos de åländska rederiernas inbetalningar klart ligger inom passagerartrafiken, medan den är mer jämt fördelad mellan frakt- och passagerarsjöfart inom övrig finländsk rederinäring. Förklaringen torde vara de dominerande åländska rederiernas starka specialisering på färjtrafik i kombination med det faktum att den åländska fraktfarten i så hög

grad flaggats ut till olika typer av internationella register.

5. KOSTNADERNA FÖR EN UTVIDGAD RESTITUTION

Som framgått tidigare i rapporten återbetalas redan idag inkomstskatten för arbetstagaren samt arbetsgivarens socialskyddsavgifter (SSA) för den personal som är anställd ombord på fartyg registrerade i det s.k. parallellregistret. Detta register omfattar i princip hela den finsk- och åländskflaggade lastflottan i utrikesfart, medan hela färjnäringen fortsättningsvis står utanför. Några ro-rofartyg (ropax) som även kan medföra upp till 120 passagerare ingår dock i parallellregistret.

För att få fram nettokostnaden för en *utvidgad restitution* bör man således dra de redan i dag återbetalda skatterna och avgifterna från den samlade återbetalningspotential som redovisades i föregående kapitel. Resultatet redovisas i *tabell 4* nedan:

Tabell 4: Nettokostnader för utökad restitution av skatter och sociala avgifter i miljoner mk 1998. (Samtliga belopp utgör avrundade närmvärden)

	Åländska rederier	Finska rederier	Totalt
Total återbetalningspotential=	276	599	875
Återbetalning enl nuvarande restitutionsmodell=	15	98	113
Nettokostnad för utökad återbetalning	261	501	762
Varav service/cateringpersonal på pass.fartyg	195	382	577
Varav driftspersonal på passagerarfartyg	57	59	116
Varav fartyg i parallellregistret	9	60	69

Som framgår av ovanstående sammanställning skulle en fullständigt genomförd återbetalning (enligt trafikministeriets modell) gällande samtliga fartyg under 1998 ha medfört en tilläggskostnad i förhållande till nuvarande situation på omkring 760 miljoner mk, varav ca 260 miljoner kan hänföras till de åländska rederiernas tonnage och ca 500 miljoner till de fastlandsbaserade rederiernas fartyg.

Som redan framgått ovan representerar dessa belopp ca 45 procent av bruttolönerna och ungefär 34 procent av den totala bemanningskostnaden. Om man ser till rederiernas totala omsättning så sjunker dock andelen till under 10 procent (7-8 procent av omsättningen).

I diskussionen om en vidgad framtida återbetalningsmodell har två inskränkningar varit aktuella. Den ena är att utvidgningen till en mera fullständig restitution enbart skulle gälla lastfartygen i parallellregistret. Den andra inskränkningen som varit aktuell är att en restitution inom passagerar- och färjsektorn i första hand skulle gälla de skatter och sociala kostnader som kan hänföras till driftspersonalen (däck- och maskinanställda) - och således inte färjornas servicepersonal. I tabellen ovan har hänsyn tagits till detta genom att kostnaderna för utökad restitution rörande parallellregisterfartygen och färjsektorns driftspersonal redovisas skilt.

Som framgår härav skulle nettokostnaden för en utvidgad restitution inom ramen för parallellregistret uppgå till ca 70 miljoner mk, och en begränsad vidgning till passagerarsidans driftspersonal stanna vid ca 115 miljoner mk. Om man på detta sätt begränsar återbetalningsmodellen sjunker den totala nettokostnaden från ca 760 miljoner mk per år till ca 185 miljoner mk per år. Av dessa ca 185 miljoner kan i storleksordningen 65 miljoner hänföras till personal ombord på åländska rederiers fartyg och knappa 120 miljoner till de fastlandsbaserade rederiernas fartyg.

För att ytterligare belysa de sociala och skattemässiga kostnadernas (och därmed även intäkternas) fördelning mellan Åland och övriga Finland kan man även göra en separat redovisning för de kostnader/intäkter som hänför sig till på Åland respektive utanför Åland (dvs huvudsakligen i Finland men i vissa fall även i utlandet) bosatt sjöpersonal.

För Ålands del baseras kalkylen på att det inom Åland finns omkring 850 aktiva sjömän bosatta, varav ca 150 är befäl (däck och maskin), ca 200 manskap (däck och maskin) samt ca 500 ekonomi och cateringpersonal. På basen av dessa uppgifter samt uppgifterna om olika lönenivåer (se kapitel 3) är det möjligt att beräkna den genomsnittliga årliga lönesumman - liksom vad som redan idag återbetalas på årsbasis. För de utanför Åland boende sjömännens del görs motsvarande kalkyl för hela den finländska flottans ombordanställda personal - minus den kalkylerade restitutionen gällande de på Åland bosatta sjömännen. Underlaget är här uppgifter från trafikministeriet (AMerenkulkuelinkeinon tuet ja taloudelliset vaikutukset@ Helsinki 1999) om att det totala antalet arbetsplatser ombord på det finsk- och ålandsflaggade tonnaget år 1996 uppgick till ca 12.300.

Resultet redovisas i *tabell 5* nedan:

*Tabell 5: Kostnad för utvidgad restitution enligt de ombordanställdas bosättning.
(Avrundade värden i miljoner mk 1998)*

<i>Samtliga fartyg</i>	
Sjöpersonal bosatta inom Åland	70
Sjöpersonal bosatta utanför Åland	693
<i>Varav i parallellregistret</i>	
Sjöpersonal bosatta inom Åland	9
Sjöpersonal bosatta utanför Åland	60

Som framgår av tabellen så är huvuddelen (ca 90 procent) av den för handen varande återbetalningspotentialen kopplad till icke-åländska sjömän.

Observera dock att ovanstående kalkyl även innefattar servicepersonalen inom färj- och passagerarsektorn.

Del 3: ALTERNATIVET TONNAGEBESKATTNING

6. TONNAGEBESKATTNING - VAD ÄR DET ?

För att klara de nya konkurrensförutsättningar som idag råder inom den Europeiska Unionen har det - förutom förslagen om återbetalning av löneskatter och sociala avgifter - även lagts fram olika förslag att införa en sk *tonnagebeskattning* inom finsk och åländsk rederinäring.

I dagens läge tillämpas tonnagebeskattning i en rad olika europeiska länder, både inom och utanför EU. Till de mest konkurrenskraftiga sjöfartsstaterna i Europa hör Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland. Tonnagebeskattningen har haft positiva effekter för rederinäringen i de länder där den tillämpats, främst genom att tonnageskatteregimen medfört förbättrade möjligheter att finansiera nyanskaffningar med egna medel genom att företagets vinst och särskilt realisationsvinster från fartygsförsäljningar kan investeras obeskattade i nytt tonnage.

Nedanstående genomgång av tonnageskatteregimens olika ingredienser följer den modell som för åländsk och finsk rederinäring del föreslagits av trafikministeriet (PM 9.10 1998: A Hallituksen esitys Eduskunnalle tonnistoveroa koskevaksi lainsäädännöksi@. Modellen som skall ses som ett första skiss på hur en tonnagebeskattning på finländsk botten skulle kunna se ut, har hämtat mycket av sin inspiration från det norska tonnageskattningssystemet. Trafikministeriets modellskiss har också bildat basen för nedanstående kalkyler över en tänkt tonnageskattningssystemets skattefinansiella konsekvenser.

Tonnageskatteregimen i trafikministeriets *norska tappning* ger inte - till skillnad från motsvarande nederländska system - automatiskt någon skattebefrielse för rederierna. Förutom den avgift i relation till tonnages storlek som rederiet måste betala för att ingå i systemet, så kvarstår i princip skatteskylldigheterna (inom systemet tidigare ackumulerade vinster) för att *ätlösas* den dag rederiet lämnar tonnageskattesystemet (uppskjuten beskattning). Modellen innebär således egentligen bara en *periodisering* av rederibeskattningen till den tidpunkt då vinsten delas ut. En annan viktig egenskap är att i den mån rederiverksamheten ger ett överskott som tas ut i form av aktieutdelning till ägarna, så beskattas denna enligt det ordinare skattesystemet.

Härtill kommer att tonnageskattesystemet enbart gäller den rena rederiverksamheten. I den mån rederierna ingår i större koncerner med annan verksamhet, så sker beskattningen av denna enligt det normala bolagsskattesystemet. Detta gäller även finansiella överskott som t ex härrör från aktieaffärer inom andra branscher.

Skattemodellens kanske viktigaste bidrag till en förbättrad konkurrenskraft hos rederierna är

möjligheten att använda obeskattade egna medel till offensiva nyinvesteringar. Den avgift per ton som gett systemet dess namn fastställs på basen av fartygens nettoregistrertonn och är därmed oberoende av rederiernas resultat. Den totala beskattningen av verksamheten blir ändå i hög grad beroende av bolagens förmåga till lönsam verksamhet, eftersom den beskattas på vanligt sätt i samband med utdelningen av vinsten i form av dividender. Det här betyder dock att beskattningens storlek inte enbart beror på rederiernas vinster utan också på viljan att betala ut dividender till ägarna. De samlade skatteintäkterna kan således sjunka vid en mera återhållsam utbetalning av dividender.

De negativa effekterna av eventuellt minskade skatter måste dock vägas mot de förmånligare villkor för investeringar i en utvecklad verksamhet och härmed sammanhängande positiva kringeffekter (som i sin tur genererar olika typer av skatteinkomster) bl a inom de landbaserade delarna av näringen.

7. METODER OCH KÄLLMATERIAL

Att förutsäga de samlade intäkterna från rederibeskattningen inom ramen för en tonnagebeskattningsregim är inte lätt - inte ens om man utgår från situationen under ett känt år och utgår från det klassiska *ceteris paribus* antagandet (dvs Allt annat lika⁹). Som redan framgått ovan så skulle nämligen utfallet vara beroende av en rad faktorer som i efterhand är mycket svåra att bestämma - t ex rederiernas investerings- och dividendpolicy.

Den lättast förutsägbara intäkten är den obligatoriska tonnageavgiften som baserar sig på fartygens storlek räknat i nettoton. Å andra sidan är denna avgift ur inkomstsynpunkt inte särskilt intressant - i stort sett täcker avgiften administrationskostnaderna. I denna utredning baserar sig kalkylen på de tonnageavgifter som angivits i ovan refererade preliminära förslag till tonnagebeskattning av trafikministeriet.

Av undersökningsmaterialet har det inte gått att få fram den exakta fördelningen av tonnaget i nettoton. Däremot har en fördelning enligt bruttoton varit tillgänglig, varför en uppskattning av antalet nettoton baserat på fartygens bruttoton har gjorts. Siffran varierar naturligtvis kraftigt beroende på fartygstyp, men i beräkningen har det antagits att fartygens nettoton i genomsnitt utgör ungefär hälften av fartygens bruttoton.

Nedan följer en genomgång av de avgifter som baserar sig på fartygens nettoton och som bildar den obligatoriska avgiften i tonnagebeskattningsmodellen.

Uträkningen av tonnageavgiften baserar sig på ett belopp som tas fram med hjälp av en fastslagen summa för varje påbörjat 1000 nettoton. Avgiften per ton minskar med växande tonnage och räknas fram på följande sätt:

FIM 0	per 1000 NT	- 1.000 NT
FIM 180	per 1000 NT	1.000-10.000 NT
FIM 120	per 1000 NT	10.000-25.000 NT
FIM 60	per 1000 NT	över 25.000 NT

Beträffande tonnagets storleksfördelning, en uppgift som behövs för att kunna skatta avgiften per fartyg, så har denna hämtats från Sjöfartsverkets Statistikbyrå i Helsingfors. Dessa uppgifter gäller dock enbart den finländska flottan som helhet. Eftersom dessa uppgifter således inte visar det åländska tonnagets storleksstruktur, så har en skattning på basen av annan information om det totala åländska tonnagets sammansättning (Ålands redarförening, Utrikesfartens småtonnageföreningen) gjorts. Detta torde dock inte utgöra någon större felkälla då

tonnageavgiften - som framgår ovan - betalas per påbörjad 1000 NT.

En betydligt svårare fråga är beskattningen av dividendutdelningarna som ju - som ovan påpekats - inte enbart beror på rederiernas samlade resultat utan också deras vinstutdelningspolicy. I den här undersökningen baseras uträkningarna på de dividendbelopp som faktiskt utbetalades av rederierna under 1998. Det bör härvid noteras att 1998 medförde exceptionellt stora dividendutbetalningar i några av de största rederierna, något som gör att det nedan beräknade skattebortfallet måste anses ligga betydligt över bortfallet under ett mera genomsnittligt utdelningsår. I beräkningen har endast moderbolag eller dotterbolag som har sjöfarten som huvudsyssla tagits med.

Den andra faktorn som gör att intäkterna kan variera från år till år är beskattningen av realisationsvinster, eller med andra ord beskattningen av rederiernas finansiella vinst. Vinsten beskattas dock endast om den härrör från områden utanför den egentliga rederiverksamheten, t ex försäljning av aktier i industriföretag.

För både beskattningen på det utbetalade dividendbeloppet samt den finansiella vinsten, har i kalkylen använts den för 1998 gällande skatteprocenten, dvs 28 procent. För närvarande föreligger ett regeringsförslag om en höjning av nivån till 29 procent.

Undersökningen baserar sig inte på kompletta uppgifter om den finska/åländska flottan, utan på ett urval av rederier. Dessa rederier opererar dock en större del av det totala tonnaget. Till urvalet hör rederier som äger fartyg registrerade i Finland och på Åland (inklusive de som är registrerade i det sk parallellregistret) och som i sina bokslut redovisat vinster för 1998. Rederier som överfört sin vinst till koncerner etc, och härigenom redovisat en liten förlust, har också medtagits. Företag som inte har rederinäringen som huvudsyssla, dvs bolag som direkt eller indirekt sysslar med sjöfart, men som har huvuddelen av verksamheten inom ett annat område är ej medtagna. Som exempel på sådana kan nämnas Kemira Oy och Stora-Enso Ab. Dessa storbolag äger fartyg och bedriver viss sjöfartsverksamhet, antingen direkt eller indirekt via dotterbolag. Det enda bolaget med större fartygsdrift (ett tio-tal fartyg) som av dessa skäl inte ingår i underlagsmaterialet är Neste Oy.

Samtliga enligt ovan urvalda rederiers bokslut har därefter gått igenom med avseende på vinstens storlek och skattskyldighet 1998, samt till vilka delar denna skatt skulle ha kommit att utfalla även inom ramen för en tonnagebeskattningsregim. Resultatet vad gäller inbetald skatt under nuvarande system redovisas i kapitel 8. En skattning av utfallet under samma år vid en tänkt tonnagebeskattning, samt skillnaden i förhållande till nuvarande system presenteras därefter i kapitel 9.

8. BESKATTAD VINST INOM REDERINÄRINGEN 1998

Rederinäringen gjorde under 1998 goda resultat. En stor del av rederierna uppvisade ett bättre resultat än under året innan. Under 1998 var också tillväxten inom ekonomin god, vilket även återspeglas inom rederinäringen. Ett fåtal rederier gjorde dock sämre resultat än året innan. Detta kan bero på flera orsaker. Den vanligaste orsaken bland de rederier som omfattas av denna undersökning är att man överfört vinsten till en koncerngrupp.

Vissa rederier redovisar en ovanligt stor vinst, vilket förklaras av betydande tillfälliga inkomster från under året försold egendom. Det finns även fall där betydande delar av vinsten kommer från värdepapper, som inte nödvändigtvis har någon direkt anknytning till sjöfarten. Trots den relativt goda sjökonjunkturen 1998, är det egentligen endast några åländska färjrederier som gjorde någon mer betydande vinst på sin kärnverksamhet, dvs rederiverksamheten.

I tabellen nedan presenteras de åländska och finska rederiernas bokslutsresultat, utbetalade dividender och direkta skatter under 1998. Beräkningen gäller de rederier som i sina bokslut redovisat överskott. I kalkylen bortses från avbetalningar på skatteskulder. Beskattningen är framräknad enligt gällande skatter på vinst/dividender, dvs 28 procent.

Tabell 6: Rederinäringens resultat och skatter 1998, miljoner FIM. (Samtliga belopp utgör avrundade närmevärden)

	Resultat	Skatter	Resultat efter skatt	Utbetalade dividender
Sammanlagt	982	275	707	417
<i>Varav</i>				
Åländska rederier	344	97	247	216
Finska rederier	638	178	460	201

Vad gäller det sammanlagda överskottet (efter skatt) på dryga 700 miljoner mk så kommer detta huvudsakligen från de stora rederierna. Ett exempel på detta är Finnlines Oyj som under 1998 redovisade betydande överskott, främst beroende på försäljningen av en större aktiepost utan direkt koppling till rederiverksamheten. Härutöver är vissa av de rederier som bedriver passagerartrafik, och som därmed kunnat dra nytta av den skattefria ombordförsäljningen, framträdande vad gäller vinster.

Den åländska andelen av vinsterna är betydande. Speciellt framträdande bland de åländska rederierna var Viking Line Ab, som under 1998 ensam stod för dryga 60 procent av de åländska rederiernas vinst och drygt 20 procent av de sammanlagda vinsterna inom hela den finländska rederinäringen. Om man ser till samtliga åländska färjerederier så stod de för över 70 procent av den åländska rederinäringens samlade vinster och omkring en fjärdedel av hela den finländska flottans redovisade överskott.

Som framgår av tabellen ovan så avviker de åländska rederiernas vinstdispositioner från de finska rederierna. Medan de sistnämnda i större utsträckning behållit sina vinster inom bolaget, så har de åländska rederierna delat ut huvuddelen av sitt överskott till aktieägarna i form av dividender.

9. DE FINANSIELLA KONSEKVENSERNA AV EN TONNAGEBESKATTNING 1998

Beräkningen av de totala skatteintäkterna vid en teoretiskt framräknad tonnagebeskattningsregim för året 1998, måste självfallet ses som en rätt grov skattning av det faktiska utfallet. Bortsett från de brister i underlaget som redovisats ovan, så är det troligt att en tonnagebeskattning skulle ha påverkat rederiernas vinstdispositioner under 1998 på ett sätt som i efterhand är mycket svårt att fastställa.

Beräkningarna av skatteintäkterna har utförts så att den del av en finansiell vinst som täcks av rederiets resultat före skatt beskattas. Eventuell del av utbetalad dividend som överstiger beloppet av den beskattningsbara finansiella vinsten kommer också att beskattas. Sålunda beskattas alltid hela den utbetalade dividenden oberoende av rederiets resultat.

Det bör också i detta sammanhang noteras att den nuvarande samfundsskatten tas ut med 28 procent på rederiernas resultat före skatt (här ca 980 miljoner mk), medan tonnageskatteregimens dividendbeskattning enbart gäller den faktiskt utbetalade dividenden (här 420 miljoner mk). Vid en tonnagebeskattning enligt trafikministeriets modell skulle dividendbeskattningen följa lagen om gottgörelse för bolagsskatt (FFS 1232/1988, Sk 114, kap. 3, § 6). Denna fastställer miniminivån (Ånkomstskattens minimibelopp) för den beskattning som baseras på utbetalade dividender till minst 7/18-delar eller ca 38,9 procent av det utdelade beloppet.

Kalkylerna utgår från det avgifts- och skattesystem som presenterats i kapitel 7 ovan. Resultatet av kalkylen enligt ovan redovisas i *tabell 7* nedan:

*Tabell 7: Tonnagebeskattningens storlek samt fördelning 1998, miljoner FIM.
(Samtliga belopp utgör avrundade närmvärden)*

	Avgiftsdel	Skatter från finansiell vinst och dividender	Totalt
Tonnagebeskattningen	1,5	251	252
<i>Varav</i>			
Enbart åländskt tonnage	0,3	84	84
Enbart finskt tonnage	1,2	167	168

För att få fram nettobortfallet - dvs skillnaden mellan de intäkter som nuvarande skatteregim gav 1998 och det kalkylmässiga resultatet av en tonnagebeskattningsregim under samma år - skall ovanstående kalkyl jämföras med uppgifterna i föregående kapitel (tabell 6). En sådan jämförelse ger vid handen att en tonnageskatt 1998 - teoretiskt sett och allt annat lika - skulle ha inneburit ett nettobortfall av skatteintäkter på i storleksordningen 23 miljoner mk. Av detta nettobortfall av offentliga intäkter härrör drygt hälften, eller omkring 13 miljoner mk, från de åländska rederierna. Omkring 10 miljoner mk av det teoretiskt framräknade skattebortfallet kommer från det utomåländska tonnaget.

Det kan tyckas förvånande att de åländska rederierna, som ju delat ut det mesta av sitt resultat (efter skatt) under 1998 i dividender vilka även skulle ha beskattats under en tonnagebeskattningsregim, uppvisar en så pass stor andel av det ovan framräknade nettobortfallet.

Huvudförklaringen härtill är att dessa rederier trots allt inte delade ut hela sitt resultat i dividender, något som självfallet reducerar skatteuttaget under en tonnagebeskattningsregim i förhållande till dagens system. Orsaken till att nettobortfallet för de finska rederierna inte blir större än ca 10 miljoner mk trots att man här delat ut betydligt mindre del av vinsten i dividender, är att mellanskillnaden i huvudsak härrör från finansiella vinster (Finnlines) - vilka även skulle ha beskattats med 28 procent inom ramen för en tonnageskatteordning.

En förändring av rederiernas policy när det gäller dispositionen av sin vinst skulle självfallet förändra utfallet av en tonnagebeskattningsregim avsevärt. Om man väljer att hålla vinsten inom företaget beskattas den inte. Samma sak gäller vid försäljning av fartyg eller annan egendom. Detta behöver i och för sig inte betyda en total skattebefrielse, beskattningen skjuts i princip upp tills vinsten delas ut i form av dividender. Fördelen är dock att rederierna inte behöver skatta för försäljningar av fartyg, utan kan återinvestera det lösgjorda kapitalet i nya fartyg, vid en lämplig tidpunkt.

En scenarieförändring där alternativet i realiteten är en kraftig ökning av det utflaggade på det hemmaflaggade tonnagets bekostnad skulle också få stora konsekvenser för nettoutfallet av en ändrad rederibeskattningsregim. I så fall skulle nettobortfallet naturligtvis minska åtskilligt, eller till och med vändas i sin motsats, allt beroende på hur stor del av det tonnage vilket annars skulle ha flaggats (eller sålts) ut som tack vare tonnagebeskattningsregimen skulle kvarstå under inhemsk flagg.

Det är också viktigt att notera att *det ovan relaterade nettobortfallet på dryga 20 miljoner mk även gäller kommunerna*. Intäkterna från dagens samfundbeskattningsregim delas nämligen mellan

staten, kommunerna och kyrkan i proportionerna 57, 40 respektive 3 procent. Det här betyder i klartext att det ovan teoretiskt framräknade nettoskattebortfallet till 40 procent (ca 9 miljoner mk) bärs av den kommunala ekonomin.

För kommuner med mer omfattande rederirörelse skulle detta innebära ett inte helt oväsentligt skattebortfall. Detta gäller i första hand vissa av de åländska kommunerna, och särskilt då Mariehamn som ju är hemort för flera av de största och under 1998 mest vinstrika åländska rederierna. Av det samlade kalkylerade skattebortfallet 1998 för de åländska och finska kommunerna på dryga 9 miljoner mk skulle sålunda ca 5 miljoner gälla Åland. Bortfallet på ca 5 miljoner utgör dock endast en mindre del av hela den samfundsskatt som idag tillfaller de åländska kommunerna. År 1997 uppgick sålunda den kommunala delen av samfundsskatteintäkterna på Åland till drygt 70 miljoner mk.

Huvuddelen av det åländska bortfallet gäller Mariehamn, men även kommuner som Finström och Brändö skulle i viss utsträckning beröras. Den mer exakta kommunala fördelningen av skatteintäkterna/-förlusterna är inte bara beroende av var rederiernas huvudkontor är belägna. Den slutliga fördelningen beror också på hur de skattebetalande rederiernas arbetsplatser är fördelade mellan kommuner där företagets arbetsplatser finns.

Om man istället för trafikministeriets norska=basmodell skulle gå in för det nederländska tonnagebeskattningsupplägget, så skulle de kommunalekonomiska konsekvenserna dock kunna bli betydligt mer kännbara. Den holländska modellen öppnar nämligen för möjligheten att samfundsbeskattningen av dividendutdelningarna enligt det s.k. *avoir fiscal* systemet ersätts av en direkt beskattning av dividendmottagaren enligt reglerna om beskattning av kapitalinkomst.

Eftersom kapitalinkomstskatten, till skillnad från samfundsbeskattningen är en rent statlig affär, så skulle detta *de facto* innebära att kommunerna förlorade hela sin nuvarande del av beskattningen av rederiernas dividendutdelningar. De åländska kommunernas tonnageskattebortfall=under referensåret 1998 skulle i så fall stiga från blygsamma 5 till i storleksordningen dryga 30 miljoner mk.

En sådan modell skulle också leda till betydande omfördelningar av rederiskatteinkomster från kommunerna till staten. Under det aktuella referensåret skulle staten sålunda - till skillnad från kommunerna - ha gjort en nettovinst på att införa en tonnagebeskattningsregim på flera tiotals miljoner mk.

DEL 4: SLUTSATSER OCH RESULTAT

10. DE VIKTIGASTE RESULTATEN

För att öka konkurrenskraften inom den finska och åländska sjöfarten jämfört med övriga Europa samt för att hindra det egna tonnaget att flaggas ut, har trafikministeriet i Helsingfors lagt fram olika förslag till åtgärder för att reducera näringens kostnader.

För det första skulle kostnaderna för de ombordanställda kunna reduceras genom att staten återbetalar större delen av näringens löneskatter och sociala avgifter (inklusive kompensation till kommunerna för inkomstskattebortfall). Redan idag återbetalas arbetstagarens inkomstskatt samt arbetsgivarens socialskyddsavgift för fartyg som kvalificerar sig i Handelsfartygsförteckningen, även kallad parallellregistret. En utökad återbetalning skulle omfatta hela resterande lagstadgade sociala kostnader för arbetsgivaren utöver det som redan idag återbetalas.

Man kan dock tänka sig att gå ett steg längre och härutöver utvidga återbäringen till att även omfatta det tonnage i utrikestrafik som för närvarande ej tillåts registrering i parallellregistret, dvs passagerar- och färjeflottan. En sådan mer eller mindre fullständig restitutionsmodell skulle självfallet medföra ett betydligt större skatte- och avgiftsbortfall - allt annat lika - än en utvidgning av nuvarande modell inom ramen för parallellregistertonnet.

I diskussionerna om olika modeller för en till passagerartrafiken utvidgad restitutionsmodell, har det dock rått något av en informell enighet om att en sådan utvidgning i första hand endast bör gälla den ombordanställda driftspersonalen - och således inte den stora service-, ekonomi- och cateringpersonalen inom färjsektorn.

I nedanstående tabell sammanställs de viktigaste nyckeltalen på basen av 1998 års situation inom rederinäringen för olika återbetalningsmodeller enligt ovan. I tabellen redovisas också fördelningen av dessa nyckeltal mellan åländska och finska rederier.

Tabell 8: Nyckeltal gällande utökad restitution av skatter och sociala avgifter i miljoner mk 1998. (Samtliga belopp utgör avrundade närmevärden)

	Åländska rederier	Finska rederier	Totalt
Nettokostnad för vidgad återbetalning, hela flottan	261	502	763
Varav fartyg i parallellregistret	9	60	69
Varav driftspersonal på passagerarfartyg	57	59	116

För det andra har trafikministeriet föreslagit en reduktion av beskattningen av rederiernas resultat genom att man inför någon form av s.k. tonnagebeskattning. I Europa har sjöfarten i flera länder (senast i Storbritannien) kunnat dra nytta av tonnagebeskattning, vilket ytterligare skärpt kraven på åtgärder för att minska konkurrensnackdelarna för det finländska tonnaget i förhållande till andra europeiska flaggor. Tonnagebeskattningen består i princip av en mindre avgift bunden till fartygens nettoregisterton samt den vanliga bolagsskatten på utdelade dividender och finansiella vinster. Den del av rederiernas vinster som behålls inom rederiverksamheten beskattas inte. Vinster från övrig icke-rederirelaterad verksamhet beskattas på vanligt sätt.

Nedan följer de nyckeltal som - med utgångspunkt i situationen 1998 - belyser de skattefinansiella effekterna av ett eventuellt införande av tonnagebeskattning för de finska och åländska rederierna. Till skillnad från i fallet med den vidgade restitutionen gäller kalkylen här hela flottan, alltså även passagerar- och färjetonnaget.

Tabell 9: Nyckeltal gällande statligt/kommunalt skattebortfall vid en tänkt tonnagebeskattning 1998, miljoner FIM. (Samtliga belopp utgör avrundade närmevärden)

	Åländska rederier	Finska rederier	Totalt
Nettokostnad för tonnageskatt	13	10	23

Eftersom beskattningen av rederiernas vinster delas mellan staten och kommunerna så gäller ca 9 miljoner mk av det enligt ovan teoretiskt framräknade skattebortfallet den kommunala sektorn. Drygt hälften av detta skattebortfall - eller omkring 5 miljoner mk - gäller de åländska kommunerna, och i första hand då rederitäta Mariehamn.

Det bör dock observeras att de relativt blygsamma kommunala bortfallet i denna kalkyl beror på att utgångspunkten för den här använda tonnageskattningsmodellen (trafikministeriet) är att dividendskattningen även fortsättningsvis sker i enlighet med gällande samfundsskatteprinciper. Om tonnageskattningsregimen istället konstrueras så att dividendskattningen läggs över på den rent statliga statliga kapitalbeskattningen skulle det kommunala inkomstbortfallet bli betydligt större - enbart för de åländska kommunerna uppemot dryga 30 miljoner mk (1998).

11. SLUTSATSER

Föreliggande utredning ger en ungefärlig bild av de kostnader i form av uteblivna intäkter m.m. som en EU-anpassning av den finländska sjöfartspolitiken i form av införande av tonnageskattning och en utvidgad restitution av de personalanknutna skatterna och sociala avgifterna skulle medföra. Kalkylen är baserad på ett enda år (1998), och skall därför endast ses som en grov indikation på var man skulle hamna om man går in för en ny och i förhållande till övriga EU mer konkurrenskraftig sjöfartspolitik.

Det är viktigt att notera att tonnageskattning enligt den modell från trafikministeriet som här används även skulle beröra den kommunala ekonomin - såvida inte dessa på annat sätt kompenseras för förlusten. Av de omkring 23 miljoner mk i skattebortfall som en tonnageskattning hade inneburit 1998, så skulle sålunda över 9 miljoner mk belasta den kommunala ekonomin. Statens nettokostnader skulle alltså *de facto* stanna vid blygsamma 14 miljoner mk.

Mot bakgrund av de diskussioner som hittills förts om vad som är de mest sannolika modellerna för en eventuell framtida förändring av den finska sjöfartspolitiken så att den blir mer lik vad som gäller i stora delar av övriga EU, så ser inte de kostnader som framkommit ovan ut att vara helt oöverkomliga till sin storlek. En vidgning av nuvarande restitutionsmodell till nya återbetalningskategorier enligt trafikministeriets förslag, plus en applicering av den utvidgade restitutionen också till passagerarflottans driftspersonal, skulle sålunda i dagsläget förorsaka staten en merkostnad på i storleksordningen 185 miljoner mk. Härtill kommer tonnageskattningen som, under det efter omständigheterna förhållandevis goda sjöfartsåret 1998, medförde en nettokostnad i form av reducerade skatteintäkter på maximalt i storleksordningen 25 miljoner mk.

Den sammantagna årliga nettokostnaden huvudsakligen i form av statligt/kommunalt skattebortfall skulle således vara omkring 210 miljoner mk - ett relativt måttligt belopp med tanke på den samlade finska statsbudgetens omslutning på i dagsläget omkring 188.000 miljoner mk.

Om man ser enbart till de åländska rederierna och de på Åland bosatta sjömännen så kan den direkta kostnaden för en enligt ovan vidgad restitutionsmodell (dvs ej servicepersonal inom färjsektorn) skattas till omkring 30-35 miljoner mk, medan intäktsbortfallet (för stat och berörda kommuner) som följd av en ny tonnageskattningsregim skulle uppgå till ca 13 miljoner mk, alltså en total kostnad på 45-miljonersnivå.

Detta är självfallet inte något för åländska förhållande helt obetydligt belopp. Å andra sidan så förefaller det inte heller helt oöverstigligt med tanke på näringens stora betydelse för den åländska samhällsekonomin. För att få ett bättre grepp om beloppets storlek i ett åländskt sammanhang kan som jämförelse nämnas att stödet till hela näringslivet på Åland (inkl. sjöfarten) för närvarande årligen uppgår till dryga 130 miljoner mk.

Mot dessa kostnader för en ändrad och mer internationellt konkurrenskraftig sjöfartspolitik skall så ställas samhällets framtida potentiella kostnader i form av eventuella nedläggningar och fartygsutflaggningar om inga policyförändringar vidtas. En sådan utveckling skulle inte bara betyda att det traditionella skatteunderlaget inom näringen helt eller delvis försvann och att ett stort antal sjömän skulle bli arbetslösa, utan också att ett betydande antal arbetsplatser på land riskerar att försvinna. För den åländska ekonomin skulle en sådan utveckling vara mycket kännbar eftersom de direkta och indirekta ekonomiska effekterna av rederinäringen här är betydligt större än på de flesta andra håll inom EU. Förutom de många arbetsplatserna inom näringen - till sjöss såväl som till lands - skapar den åländska sjöfarten nämligen betydande positiva *spin-off* effekter inom sektorer som försäkring och vissa finansiella tjänster, trading, logistikservice och turism.

BILGA 1: SAMMANSTÄLLNING ÖVER LÖNESKATTER OCH SOCIALA KOSTNADER FÖR VISSA FARTYGSKLASSER

För att belysa kostnadsnivåerna på det finsk- och ålandsflaggade tonnaget och på så sätt indikera prislappen per fartyg vid en total restitution av skatter och sociala kostnader presenteras nedan en ungefärlig kalkyl av kostnadsbilden för vissa fartygskategorier under 1998. Det bör noteras att denna kalkyl samtidigt även ger en indikation på samhällets direkta (skatter) och indirekta (sysselsättning, löner) inkomstbortfall i en situation där sjöfartspolitiken leder till fortsatta fartygsutflaggningar eller inskränkning/nedläggning av av rederiernas verksamhet.

Uppgifterna är genomsnittliga årliga kostnader för ett specifikt fartyg eller en specifik fartygsstorlek. Underlagsmaterialet är hämtat från Finlands rederiförening.

Kostnader för olika fartyg, ca miljoner mk:

1. Mindre passagerarfartyg

Bruttolöner	40,0
Skatter och sociala kostnader	23,6

2. Större passagerarfartyg

Bruttolöner	100,0
Skatter och sociala kostnader	59,0

3. Ropaxfartyg

Bruttolöner	9,0
Skatter och sociala kostnader	5,3

4. Ro-ro fartyg

Bruttolöner	4,5
Skatter och sociala kostnader	2,6

5. Tankfartyg

Bruttolöner	7,3
Skatter och sociala kostnader	4,3