

Nr 1182

Av herr **Thylén m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 100, med förslag till förordning om mervärdeskatt, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 933 i Första kammaren)

Det viktigaste motivet för att ersätta den nuvarande allmänna varuskatten med en mervärdeskatt har varit att åstadkomma en beskattning som verkar neutralt från såväl konsumtions- som konkurrenssynpunkt. Såsom framhålles i Kungl. Maj:ts proposition åstadkommes detta genom en generell avdragsrätt för ingående skatt, varigenom varje kumulativ effekt i beskattningssystemet elimineras. Det framhålles också att det är av avgörande betydelse för att ett mervärdeskattesystem skall verka neutralt ur de nämnda synpunkterna att skatten får generell räckvidd. Det krävs sålunda i princip att alla leveranser och prestationer som direkt eller indirekt påverkar prisbildningen inrymmes under beskattningen. Vidare krävs för att detta resultat skall nås fullt ut, bl. a. i fråga om det internationella handelsutbytet, att importen träffas av en likvärdig beskattning och att den ingående skatten för exportföretagen helt kan avlyftas.

För att säkra konkurrens- och konsumtionsneutraliteten för exportföretag och för företag, som berörs av undantag från skatteplikt, exempelvis kraftproducenter, har föreslagits generell skattskyldighet för dessa, varigenom avlyftning av ingående skatt kan åstadkommas inom mervärdeskattesystemet. Även internationella varutransporter kommer att likställas med skattefri export, varigenom transportföretag som utför internationella transporter får en generell avdragsrätt för ingående skatt. Skatteplikt föreligger endast för separat transport av export- eller importvara från en plats till annan inom landet, t. ex. till svensk hamn. Därvid uttagen skatt för den helt inländska transporten blir emellertid avdragsgill och därmed elimineras all skattebelastning även i detta fall. Det bör framhållas att skatteplikten avser icke endast själva transporten av varan utan också förmedling av transporttjänst. Därav följer att skattskyldighet föreligger för speditörsföretag och liknande, kombinerad med undantagande från skatteplikt för förmedling av internationella transporter.

De tjänster och anordningar, som tillhandahålles i en hamnrörelse, kan i princip indelas enligt följande:

Tillhandahållande och anvisande av kajanläggningar och kajskjul (varu-

magasin) för förläggning av lossande och lastande fartyg samt uppläggning av gods inför vidaretransport.

Upplåtelse av områden och byggnader för trafikanternas verksamhet.

Lossning och lastning av varor med kran.

Hamnlotsning.

Kajbevakning och tillhandahållande av tjänster (vatten, el, telefon m. m.).

För ifrågavarande verksamhet uppbär hamnen:

Hamnavgifter för fartyg.

Hamnavgifter för varor.

Upplagsavgifter, hyror och arrenden.

Kranavgifter.

Lotsavgifter.

Diverse avgifter för tjänster (vatten, el, telefon m. m.).

Ovannämnda upplagsavgifter utgår på gods, som i väntan på vidarebefordran lagts upp i skjul eller på kaj. Dessa avgifter är i flertalet fall progressiva i avsikt att påskynda vidaretransporten, enär lagring inom hamnområdet inte kan tillåtas.

De tjänster och anordningar, som en hamn tillhandahåller, tjänar i hög grad exportnäringen och de företag, som bedriver internationell transportverksamhet. De avgifter, som uttages för denna hamnens verksamhet (och som även utgår på import och på inrikes transporter, i vilka hamnen bildar en länk i transportkedjan), utgör otvivelaktigt kostnader i samband med transport av varorna och är fullt likvärdiga med övriga transportkostnader.

Så som propositionen utformats kommer hamnverksamhet i huvudsak icke att betraktas som skattepliktig verksamhet och hamnarna blir därför skattskyldiga endast i mycket begränsad omfattning (t. ex. lossning och lastning av varor med kran). Hamnens kunder debiteras visserligen som följd härav icke någon mervärdeskatt. Hamnen får emellertid då inte heller någon möjlighet att avlyfta ingående skatt på egna inköp av varor och tjänster. Den hittillsvarande allmänna varuskatten har utgjort en kostnads-post, vilken hamnarna haft att täcka genom ordinarie avgifter för tillhandahållande av tjänster och anordningar. Genom att mervärdeskatten kommer att omfatta ett större område av varor och tjänster än den hittillsvarande allmänna varuskatten kommer hamnarna emellertid att få en ökning av skattebelastningen på egna inköp, vilken kan beräknas innebära mer än en fördubbling av skattebelastningen. Beräkningar har utförts, vilka visar att detta skulle motivera en höjning av hamnavgifterna med storleksordningen 5 %.

Den här beskrivna effekten av att mervärdesskattesystemet eventuellt inte skulle omfatta allmän hamnverksamhet står i strid med tanken om konkurrens- och konsumtionsneutralitet. För exportföretagens del skulle det innebära en merkostnad som inte kan avlyftas, varigenom konkurrensförmågan

gentemot utländska konkurrenter minskar. För importföretag medför det likaledes att konkurrensneutraliteten sätts ur kraft.

Konsekvensen av att hamnverksamhet inte betraktas som skattepliktig skulle också bli, att hamnen och dess kunder på trafiksidan skulle få ett sämre konkurrensläge gentemot landbaserad trafik, ävensom gentemot sådana kombinerade land- och sjötransportföretag, som äger egna hamnar och som inkluderar kostnaderna för de senare i genomgångsfrakter eller tillämpar andra paketlösningar.

Om hamnverksamhet däremot bedömes som skattepliktig och de allmänna hamnarna som skattskyldiga, innebär detta att den mervärdesskatt, som utgår på hamnavgifter, kranavgifter etc., blir avdragsgill för de kunder, som utnyttjar hamnen, såvida de inte i undantagsfall är slutliga konsumenter eller företag med utländskt domicil. Hamnen får också möjlighet att avlyfta ingående skatt. Konkurrensneutraliteten säkras därvid utom i avseende på sistnämnda utländska företags transporter till eller från utlandet. Om hamnavgifter, kranavgifter etc. avseende transport av vara till eller från utlandet undantages från skatteplikt, löses emellertid problemet helt.

Konkurrenssynpunkten måste även läggas på de svenska hamnarnas förhållande till utländska hamnar. Om en svensk hamn nödgas höja avgiften för att täcka den ökade ingående skatten, kan detta bli ett incitament för näringslivet att dirigera godset till närbelägna utländska hamnar och upprätthålla trafiken mellan dessa och Sverige med järnväg och bil.

I det mervärdesskattesystem, som sedan den 1 juli 1967 tillämpas i Danmark, har intagits möjligheten till frivilligt inträde, en möjlighet som även diskuterats av utredningen angående indirekta skatter i dess stencil Fi 1967: 10. Under åberopande av 6 § i den danska lagen av den 31 mars 1967 om »Almindelig omsætningsafgift» har exempelvis Köpenhamns hamn ansökt om och erhållit s. k. frivillig registrering för att undvika hamnavgiftshöjningar till täckande av icke avlyftbar ingående skatt. Motiveringen härför har i allt väsentligt varit densamma som här anförts avseende de svenska förhållandena. Från ansökan om frivillig registrering har dock undantagits Köpenhamns frihamn under åberopande av 38 § i ifrågavarande lag där frihamn i mervärdesskattetekniskt avseende förklaras likställd med utlandet.

Frågan om frihamnarnas särställning har i motsats till vad som skett i Danmark icke beaktats i föreliggande proposition. Skäl synes emellertid föreligga att tillämpa motsvarande regler även i svensk lagstiftning. Härigenom skulle sålunda bl. a. uppnås full konkurrensneutralitet mellan de nordiska frihamnarna. Med hänsyn till vad här anförts får vi hemställa,

att riksdagen, med ändring av vad som föreslås i proposition nr 100/1968, måtte besluta att utövare av hamnrörelse skall betraktas som skattskyldig men att hamntjänster skall undantagas från skatteplikt,

att riksdagen måtte besluta att svensk frihamn i mer-
värdeskattetekniskt avseende är att jämställa med utlandet,
och

att bevillningsutskottet måtte utarbeta erforderlig författ-
ningstext.

Stockholm den 23 april 1968

Bengt-Olof Thylén (h) **Erik Grebäck (cp)** **Ingegärd Frænkel (fp)**