

スウェーデンのトン数標準税制

掲載誌・掲載年月：日本海事新聞 201701

日本海事センター 企画研究部

研究員 野村 撰雄

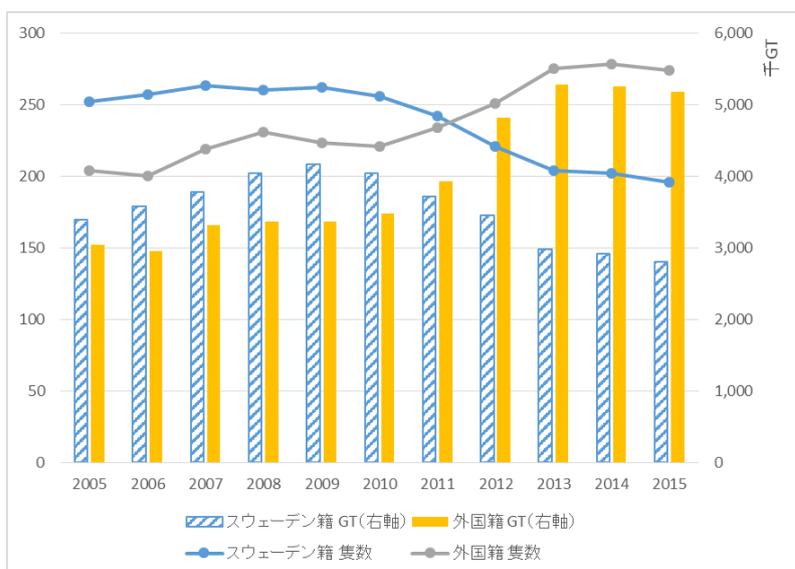
1. はじめに

スウェーデンは、国民の高い負担に支えられた高福祉国家として広く知られている（国民所得に対する租税負担率は2013年49.9%。日本は同24.1%）。他方、安全マッチやダイナマイトに始まり、3点式シートベルトやAIS（自動船舶識別装置）など多くの発明品、またイケアやH&M（ヘネス・アンド・マウリッツ）、スカイプなどの企業を輩出し、世界中の人々の生活に変革を及ぼしてきた国でもある。

欧州委員会による調査（欧州イノベーションスコアボード）によれば、スウェーデンは09年の調査開始以来、デンマークやオランダ、ドイツなどを抑えEU（欧州連合）加盟国で最もイノベーション指数の高い国として君臨している。

翻って海運政策について見るに、1970年代の転籍規制はフラッグ・アウトを阻止するに至らぬまま廃止された。80年代には船員税制を、95年にEUに加盟後にはTAPシステム（一定数の途上国船員を母国水準の賃金で期間雇用することを認める）や純賃金システム（雇用船員の社会保障費等を船社に還元する）を導入したが、スウェーデン船社と同国籍船の規模の縮小に歯止めをかけられていない。

スウェーデン船主協会によれば、同国商船隊（15年に300総トン以上で470隻、797万3996総トン）のうち、自国籍船（196隻、280万447総トン）は12年に外国籍船に逆転されて現在に至る（グラフ参照）。



【グラフ：スウェーデン商船隊（300 総トン以上）の船腹量推移】

（スウェーデン船主協会提供資料より）

こうした状況にあって、他のほとんどの欧州諸国が導入している 3 種の「標準」海運強化策（船員関連税制、第 2 船籍制度、トン数標準税制）のうち 1 つ（船員関連税制）しか整備していないスウェーデンは、優遇的な海運政策が無ければ外航海運業が没落するという主張の根拠として言及されるほどになったが、今年からトン数標準税制が実施されることになった。

国内船主の陳情を受けてから同国政府が導入を決定するまでも、国内で導入する方針を決定してから欧州委の承認を得るまでも、どちらも事前の予想に反して長くかかった二重の難産だった。本稿では、同税制の内容や背景について、海事、財務両当局に対するヒアリングほかを踏まえて紹介したい。

2. トン数標準税制の目的・内容

トン数標準税制の主要な項目ごとにスウェーデンの同税制の内容を紹介する。

(1) 導入の目的

いわゆる EU 国家補助ガイドラインで認められ、他の欧州諸国に普及している同税制を実施することによって、スウェーデン船社のために諸外国船社と同等の競争条件を整備し、スウェーデン籍船を増加させることや海事に関するノウハウが国内に蓄積されることなどを目的としている。

海事当局は、特に海上職について、そこでの経験を踏まえた人材がいずれ政府機関などに転職し、海事分野での自国政府の国際交渉力を高めるものとして重視している。

(2) 対象船社

トン数標準税制を利用するには、スウェーデンに納税義務を負う会社が対象船舶を少なくとも 1 隻運航（所有する必要はない）し、対象となる事業活動（後述）を行っていることが必要である。

グループ会社は、全て同一の税制を選択しなければならない。従って、トン数標準税制を適用していない船社が所有者の変更などにより当税制を適用している船社のグループとなった場合には、3 カ月以内に税務当局に申請してトン数標準税制の適用の承認を得なければならない。

(3) 対象船舶

同税制の対象となる船舶は、100 総トン以上で、主として外航または外国の内航に従事する船舶である。

対象となり得る船舶を複数運航している船社は、その全てについてトン数標準税制を適用しなければならない。船舶ごとに同税制か通常法人税かを選択適用することは認められない。

(4) 対象事業

同税制の対象となる事業は、海上輸送とそれに密接な関係を有するものである。具体的には、適格船舶による人またはモノの海上輸送のほか、貨物の一時的な保管、海上輸送の販売や予約、積み荷・乗客ターミナルの運営などが該当する。船上で消費される物品の販売、飲食業、船上店舗の賃貸なども対象となる。

ただし、海上輸送以外の事業は、海上輸送の付随的事業であるべきものとして、その収入金額で見る規模が海上輸送によるものよりも大きくなることは想定していない。

適格船舶を定期用船または裸用船によってチャーターアウトした用船料収入も対象となるが、裸用船によるチャーターアウトについては、①当該船主が船腹過剰な状況にあること②当税制が適用される期間単位（10年間）のうち3年以内の期間であること③当該船社が同税制の対象としている船腹量（総トン数）の20%未満であること—という3条件を満たすことが必要である。

(5) 用船比率・船籍

同税制を利用する船社は、自身が運航する船舶の総トン数の20%以上は自ら所有するか裸用船したものでなければならず、裏を返せば定期用船についての制限が盛り込まれている。

また、同じく総トン数の20%以上の船籍はEU・EEA（欧州経済地域）籍であることが求められ、その割合が60%に達するまでは現状からの増加または維持が求められる。

スウェーデン当局は、当初は一定割合のスウェーデン籍船の運航を船社に求めることで自国籍船の増加を狙っていたが、EU商船隊（EU・EEA籍船）の強化を目指す「EUガイドライン（海上輸送に対する国家補助についてのガイドライン）」との整合性の観点で欧州委から指摘を受け、EU・EEA籍に修正した経緯がある。

(6) みなし利益

当税制での支払い税額は、通常の法人税制に基づく所得に代えて、対象となる船舶ごとに計算される「みなし利益」に法人税率（16年22%）を乗じることによって求められる。みなし利益は「適格船舶の純トン数×1日当たりのみなし利益×運航日数」という算式による。

このうち「1日当たりのみなし利益」は、船舶の純トン数を4区分して設定されている係数（表の中央列）を物価基礎額（消費者物価上昇率に応じて政府が設定する額）に乗じて算出することとされている。17年の物価基礎額（4万4800スウェーデンクローナ）を例に計算すると、100純トン当たりの当該みなし利益は表（右列）のようになる。

【表：1日当たりのみなし利益】

純トン数	係数	100純トン当たりの金額
1,000トンまで	0.000214%	9.58SEK (122.37円)
1,001トンから 10,000トンまで	0.000159%	7.12SEK (90.95円)
10,001トンから 25,000トンまで	0.000103%	4.61SEK (58.89円)
25,001トン以上	0.000550%	2.46SEK (31.42円)

(※日本円は、2017年1月11日のレート1SEK=12.77円による換算額)

このみなし利益の設定には、インフレへの対応として物価基礎額を組み込んでいる点で独自性が認められるが、その水準は努めて他の欧州諸国と同程度になされている（他国みなし利益との比較については本紙16年4月28日4面表3参照）。これが他国より高ければ船社は同税制を選択しないし、反対に他国よりも低ければEUガイドラインに抵触するとの判断に基づいている。

(7) 適用期間

通常法人税に代えてトン数標準税制を選択した船社には、10年間を単位期間として同税制が適用される。同税制を選択後に1単位期間が経過すると、船社は再度、通常法人税かトン数標準税制かを選択することができる。

もし1単位期間が経過する前に同税制から脱退し、通常法人税の適用を希望する場合には、その4年前に税務当局に申請し、承認を得なければならない。

(8) 罰則

トン数標準税制の有効期間内に同税制の要件を満たさなくなった場合や、税法違反があった場合には、トン数標準税制の適用にかかる承認は撤回される。

その上で、罰金と、遡って通常法人税に基づいて計算し直した税額を支払うことが求められ、さらにその後10年間はトン数標準税制を選択することが認められない。ただし、例えば新造船のデリバリーが遅れたためにトン数標準税制の要件を満たさなくなったなど、やむを得ない事由がある場合には、罰則は適用されない。

3. トン数標準税制を巡る状況

(1) 国内の議論

スウェーデン国内でのトン数標準税制の導入議論は、同国船主協会のロビー活動により01年に始まった。他の欧州諸国での同税制の導入状況、すなわち96年オランダ・ノルウェ

一、99年ドイツ、00年英国、01年デンマークを見れば、出遅れた感は否めないが、その時点ではまだ致命的な遅れというほどではなかった。

そして、04年に政府が設置した調査委員会は、スウェーデン籍船と海事ノウハウを維持するために同税制を導入することを勧告する調査レポートを06年にまとめた。

しかし、同年に12年ぶりの政権交代が起こると、当レポートは調査不十分との評価がなされ、再調査が必要とされた。再調査は新たに設置された委員会の下で13年に始まり、15年に調査結果がまとめられた。この間、06年に退陣した政権が14年に復帰しており、同政権が再調査レポートに基づいてトン数標準税制の導入を決定した。

もとよりスウェーデン籍船は、総じて凋落（ちょうらく）傾向にあったが、このトン数標準税制が議論されている15年間にも60%以上減少したという。既に欧州で普及していたトン数標準税制の導入にこれほど時間を要したのは、海運業に対する海事当局の理解・支援不足、船主と船員組合との良好とは評されない関係性などが聞かれるが、政権交代に直面したことも大きな要因だったと言えよう。

(2) 欧州委との協議

スウェーデンは、トン数標準税制を導入するにはEU加盟国として欧州委の承認が必要であるため、15に国内で導入を決定した後、直ちに同年11月に欧州委と協議を開始した。

スウェーデンの税務当局と海事当局は、（これが理解・支援不足といわれるゆえんかもしれないが）あくまで他の欧州諸国の同税制に格別勝ることのないように制度設計をしていたため、EUガイドラインに照らして問題ないと自負しており、すぐに承認を得られるものと見込んでいた。

しかし、実質的に修正を要した事項はスウェーデン籍船要件（前記1の(5)参照）だけだったにもかかわらず、欧州委の審査は長引き（スウェーデン側に問題があったわけではないと言われている。）、承認が得られたのは16年8月だった。スウェーデン議会は、急ぎ9月28日に関連法案を通過させ、10月20日に施行、17年度（17年1月開始）からの同税制の実施を実現した。

しかし、17年度からの同税の制適用に向けた船社の申請手続きは、16年10月末が期限とされた。このように法案成立から申請期限までが短期間となったため、船社是对応できなくなり、初年度からの適用を申請した船社はわずか1社にとどまった。

スウェーデン当局にとって欧州委との協議は、トン数標準税制に自国籍要件を盛り込んで自国籍船の増加を企図したにもかかわらず、修正を余儀なくされ、また予想外の承認の遅れにより適用船社（厳密には適用に向けた承認プロセスにある）が限られることになり、初年度から多くの船社が参加することによる政策効果を見込んでいた当局関係者らの期待を大きく損なうものとなったことは想像に難くない。

4. おわりに

スウェーデンのトン数標準税制は、欧州諸国の中で最も先行したオランダ（ギリシャはさらに先行しているが、EU ガイドラインを満たしていないとの指摘がある）から約 20 年遅れて導入された。遅れた分、先行制度を研究し尽くし、それらを上回る工夫や魅力というようなメリットがにわかには見えない同税制がどれほどの効果を同国海事産業にもたらすのか、厳しい見方が大勢を占めよう。

スウェーデン当局が“標準”海運強化策を魅力的に整備せず、海運業に対して認識・支援不足と批判されるのは、スウェーデンでは海運業が輸送手段としてしか認識されていないことに起因するのだと隣国デンマーク、ノルウェーでは聞かれる（ちなみに両国では、外貨を稼いで国家経済に貢献するものと捉えられている）。

果たしてその通りであって、ようやく導入されたトン数標準税制は期待された効果を生み出さないのか、あるいはバイキング時代の栄光だけでなく、現代にあっても世界に通じるビジネスや技術を生みだしているイノベーション大国であることの本領を発揮して、この税制を基礎に海事分野を復興させるのか、スウェーデン海運の今後に注目したい。

（了）