



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Uppdrag att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp samt utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagebeskattning

Uppdraget

För att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft och attraktivitet och samtidigt stärka Sveriges beredskap ska utredaren:

1. analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp, och
2. utvärdera tonnagebeskattningssystemet med utgångspunkt från syftet med införandet (se prop. 2015/16:127) och föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagebeskattning.

De åtgärder som föreslås för att utveckla systemet ska rymmas inom Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03) samt relevanta delar av EU-kommissionens beslutspraxis på området.

Konsekvenser av eventuella författningsförslag ska beskrivas i enlighet med vad som anges i kommittéförordningen (1998:1474). För det fall att utgiftsdrivande eller skatteintäktsminskande åtgärder föreslås, ska förslag på finansiering presenteras. Sådan finansiering ska vara i form av utgiftsminskningar på statens budget.

Uppdraget ska genomföras i dialog med berörda myndigheter. Berörda aktörer inom näringsliv och akademi bör ges möjlighet att lämna synpunkter.

Utredaren ska redovisa vilka myndigheter och andra aktörer som har fått tillfälle att lämna synpunkter.

Utredaren ska också hålla sig informerad om andra beredningsprocesser inom Regeringskansliet som rör sjöfarten.

Utredaren ska beakta EU-rätten och särskilt EU:s regler om statligt stöd.

Uppdraget ska redovisas senast den 29 december 2023 till Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet).

Bakgrund och skäl

En fungerande sjöfart är helt avgörande för svensk utrikeshandel och varuförsörjning. En ungefärlig uppskattning är att 85–90 procent av varorna transporteras på fartyg under någon del av transportkedjan. Sjöfarten måste fungera såväl i fredstid som i tider av kris och krig. I kris- och krigstider har antalet svenskregistrerade fartyg betydelse men också vilken typ av fartyg det är, då det finns behov av olika transporter och tjänster. I det sammanhanget kan också nämnas behovet av sjömän för att bemanna fartygen även i kris- och krigstid. Under 2019 fanns drygt 13 600 sjömän med minst en registrerad påmönstring på svenskt fartyg. Av dessa var uppskattningsvis enligt Transportstyrelsen 2 000 från andra nationer än Sverige. De utländska sjömännen kan, av olika anledningar och särskilt i kris- och krigstider, behöva lämna sina tjänster och måste då ersättas av svenska sjömän.

För att fartyg som, i händelse av kris och krig, ska kunna bli föremål för förfogande från svenska statens sida är det, om inte en förutsättning, så i alla fall en klar fördel om fartygen är svenskregistrerade. Antalet svenskregistrerade fartyg har dock minskat från början av 2000-talet. Svenska rederier kontrollerar därutöver ett ytterligare antal fartyg, men dessa är registrerade i utländska fartygsregister.

Det finns ytterligare skäl till att öka antalet svenskregistrerade fartyg. Fartygen bidrar till att stärka och utveckla det svenska sjöfartsklustret och upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige. Konkret bidrar fartygen till fler arbetstillfällen för svenska sjömän och fler praktikplatser ombord för sjöfartsstudenter. Studenterna måste ha fartygsförlagd praktik för att få behörighet och därmed kunna söka arbete. De sjömän som efter ett antal år på sjön börjar jobba i land för med sig värdefulla erfarenheter. Efter

avmönstring är efterfrågan stor från transportmyndigheter för jobb som exempelvis lots eller inspektör och från skolor och universitet för jobb som lärare. Sjöfartskompetens, som har förvärvats till sjöss, behövs också på rederier, i hamnar, hos skeppsmäklare osv. Att fartyg är svenskregistrerade innebär vidare att svenska entreprenörer kan använda sådana fartyg som testbäddar för innovationer betydligt lättare än om fartygen är utlandsregistrerade.

En stor handelsflotta, ett starkt sjöfartskluster och hög kompetens bidrar till att stärka den svenska rösten och inflytandet i internationella förhandlingar inom EU, FN:s sjöfartsorganisation IMO m.fl. organisationer där Sverige har höga ambitioner inom säkerhet, hållbarhet och för sociala villkor.

Trafikanalys konstaterar i rapporten Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2022 (rapport 2022:19) att om antalet svenskregistrerade fartyg ska öka behöver det svenska fartygsregistret bli mer konkurrenskraftigt med ändamålsenliga och funktionella regler som bidrar till ökad och hållbar sjöfart. Trafikanalys konstaterar vidare att sjöfarten är internationell och att det finns tydliga inslag av regelkonkurrens mellan olika länders register. En övergripande iakttagelse från Trafikanalys sida är att antalet svenskregistrerade fartyg inte ökar. En förklaring till detta är som Trafikanalys ser det regelkonkurrensen mellan olika länders sjöfartsregister där förutsättningarna för svenskflaggade fartyg inte uppfattas som tillräckligt bra av rederierna.

Stämpelskatt vid beviljande av inteckning i skepp

Det svenska fartygsregistret som administreras av Transportstyrelsen är inrättat för registrering av skepp, skeppsbyggen och båtar. Den som köper ett skepp, dvs. ett fartyg med en största längd överstigande 24 meter, måste registrera det i fartygsregistret. Efter att ett skepp har registrerats kan ägaren vilja belåna det. Det krävs inteckning för att panträtt till säkerhet för en fordran ska kunna upplåtas i skepp. Inteckning sker genom att Transportstyrelsen beviljar inskrivning i skeppet med ett visst belopp. Bevis om inteckning i skepp kallas pantbrev. Enligt lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter ska stämpelskatt tas ut vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp. Med beviljande av ansökan om inteckning i skepp jämställs att inteckning i skeppsbygge förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel. Stämpelskatten är 0,4 procent av det belopp som intecknas.

Skatteutskottet konstaterar i betänkandet Företag, kapital och fastighet (bet. 2021/22:SkU14) att då kostnader för investeringar inom sjöfartsnäringen kan uppgå till stora belopp kan också stämpelskatten innebära stora kostnader för företagen. Utskottet utesluter inte att den kostnadsökning som stämpelskatten innebär för företagen kan ha en negativ inverkan på företagens möjlighet till en omställning till mer hållbara investeringar. Riksdagen har ställt sig bakom det som utskottet anför och har tillkännagett för regeringen att den ska göra en översyn av stämpelskatten på fartygsinteckningar med särskild inriktning på dess miljöstyrande effekt (rskr. 2021/22:268).

I flera länder där svenska rederier har valt att registrera sina skepp i stället för i Sverige tas ingen motsvarande stämpelskatt ut. Detta gäller exempelvis i Danmark, Norge, Finland och Nederländerna. Trafikanalys konstaterar i sin ovan nämnda rapport att stämpelskatten innebär att ägare av skepp i det svenska registret har högre kostnader för att finansiera köpen och att det ger dem en ekonomisk konkurrensnackdel jämfört med ägare av skepp registrerade i många andra länder.

Tonnagebeskattningsystemet

Tonnagebeskattningsystemet utgör ett statligt stöd. Den svenska systemet anmälades på sjöfartsriktlinjerna¹ och godkändes av EU-kommissionen den 18 augusti 2016 (SA.43642). Den 1 december 2022 godkändes en förlängning av stödet till och med den 31 december 2026 (SA.104280). Den svenska stödordningen återfinns i inkomstskattelagen (1999:1229).

Syftet med att införa ett svenskt tonnagebeskattningsystem är att öka andelen svenskflaggade fartyg. Systemet ska också ge svenska rederier konkurrensvillkor som är likvärdiga med villkoren för rederier i Sveriges grannländer, se propositionen Ett svenskt tonnagebeskattningsystem (prop. 2015/16:127). I propositionen angav regeringen också en avsikt att följa upp och utvärdera effekterna av den aktuella lagstiftningen.

Skatteutskottet konstaterar i det ovan nämnda betänkandet att tonnagebeskattningsystemet innebar att svensk sjöfart fick större tillväxtpotentialer genom förenklade skatteregler. Utskottet anser att en stärkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för att kunna öka den svenska

¹ EGT C 13 of 17.1.2004, p.3.

exporten till nya tillväxtmarknader, att flytta allt fler långväga godstransporter från lastbil till tåg och sjöfart samt bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn. I betänkandet understryks att regeringen när systemet infördes uttalade att avsikten är att följa upp och utvärdera effekterna av lagstiftningen. Riksdagen har ställt sig bakom det som utskottet anför och har tillkännagett för regeringen att den ska utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla bl.a. den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning (rskr. 2021/22:268).