

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Till: li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande angående

Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar LI2024/00068

Sjöbefälsföreningen är en partipolitiskt obunden fackförening som organiserar cirka 4800 svenska sjöbefäl inom samtliga avdelningar ombord, både den nautiska, tekniska och intendenturen. Grunden lades redan 1848 och dagens gemensamma förbund bildades 2011. Våra medlemmar arbetar på fartyg över hela världen för såväl svenska som utländska rederier i allt från interkontinental trafik till skärgårdstrafik och frakt-, passagerar- som specialsjöfart.

Sammanfattning

Sjöbefälsföreningen välkomnar utredningens förslag, framför allt ett avskaffande av stämpelskatten och en översyn av tonnageskatten. Men den önskade effekten riskerar att utebli om kravet på 10 procent i internationell fart blir kvar och inte ersätts av ett krav på internationell konkurrens. Det hade också varit bättre om begränsningen för upphandlad trafik blev spetsigare så den enbart träffar den trafik som inte är en del av den internationella konkurrensen. Samt att även det potentiella hindret för att inträda i tonnageskattesystemet med obeskattade reserver omhändertas.

Sjöbefälsföreningen är i grunden positiva till alla förändringar som får redare att flagga sina fartyg i Sverige. Förutom att detta skapar arbetstillfällen för svenskt sjöfolk ombord på fartygen så är den svenskflaggade handelsflottan också viktig för den svenska beredskapen. Därför är det glädjande att regeringen vill öka attraktiviteten i den svenska flaggan och genom det stärka svensk sjöfart. Sjöfarten är, som promemorian konstaterar, en bransch som till stora delar är internationell. Detta gör att möjligheterna att bedriva rederiverksamhet inte begränsas av geografiskt säte för vare sig fartyg, ägare eller landorganisation. Därför är det viktigt att Sverige ger, om inte bättre så åtminstone, likvärdiga villkor som övriga stater inom EU. Sverige är beroende av sjöfart för såväl export som import och för att kunna säkerställa detta över tid så behövs både svenskflaggade fartyg med svenska besättningar samt en landorganisation. Denna utredning har fokuserat på två saker för att uppnå detta syfte, stämpelskatten och tonnageskatten.

- **Stämpelskatten** – Den är en tröskel för att flagga svenskt och det är ett bra förslag att avskaffa den.
- **Tonnageskatten** – Att harmonisera den svenska tonnageskatten med övriga EU är en nödvändighet för att göra den svenska flaggan attraktiv och inte, som nu, missgynna de som valt den.
- **Specialsjöfarten** – Vi är positiva till att även inkludera detta segment i tonnageskattesystemet.
- **Trafikkravet** – Kravet på 10 procent internationell trafik är olyckligt och bör ersättas med ett krav på internationell konkurrens.
- **Upphandlad trafik** – Den föreslagna begränsningen för upphandlad trafik behöver bli spetsigare för att träffa rätt eller helt strykas för att inte missgynna svenska fartyg i de upphandlingar där det finns internationell konkurrens.
- **Finansiering** – Regeringens ambition att flytta gods från väg till sjö skulle motverkas av förslaget att öka sjöfartens kostnader genom ökade farledsavgifter.
- **Obeskattade reserver** – Detta är något som vi anser borde omhändertagits på ett bättre sätt i utredningen.

Stämpelskatten

Sjöbefälsföreningen ställer sig helt bakom rekommendationen att stämpelskatten avskaffas. Denna skatt är en betydande del av kostnaden för att flagga ett fartyg svenskt och utredningen har inte funnit något annat land som tar ut en motsvarande skatt för skeppsinteckningar.

Tonnageskatten

Ett tonnageskattesystem är, för de som kan omfattas av det, ett förutsägbart skattesystem över tid. Tyvärr har de nuvarande kvalificeringskraven varit alltför högt satta i en internationell jämförelse. Att utredningen vill få svensk tonnageskatt att närma sig övriga EU-länder, och då framför allt övriga nordiska länder, ser vi som ett steg i rätt riktning. En förutsättning för att en redare ska välja att flagga in ett eller flera fartyg i det svenska tonnageskattesystemet är långsiktig förutsägbarhet, både när det gäller kostnader och förutsättningar. Förslaget att minska storleken på fartygen som kvalificerar sig från 100 ton till 20 ton är mycket positivt då det ökar antalet potentiella fartyg.

Specialsjöfarten

Att utredningen föreslår att även inkludera specialsjöfart i tonnageskattesystemet är glädjande då den inkluderas i andra länders system. Förslaget att minska storleken till 20 ton är speciellt värdefullt för segmentet specialsjöfart som också troligtvis kommer att växa. EU vill påskynda processen för tillståndsgivning för havsbaserade nät för förnybar energi.¹ Detta kommer med största sannolikhet öka behovet av denna typ av sjöfart, både för att bygga och sedan för att underhålla denna och annan infrastruktur på och under ytan i vårt närområde.

Trafikkravet

Tyvärr så skulle kravet på 10 procent i internationell fart utesluta en stor del av det inflaggningsbara tonnaget. Dels det tidigare nämnda specialtonnaget där det inte är ovanligt att man utgår från en hamn för att vara ute på uppdrag och sedan återgå till samma hamn. Vad gäller tonnage som inte är specialtonnage, utan mer traditionella frakt- och passagerarfartyg har inte fartygsägarna alltid full rådighet över fartygets rörelse över tid utan det är lasten som styr var fartyget seglar. Och vid en bareboatcharter har fartygsägaren överhuvudtaget ingen kontroll över var fartyget seglar. Till exempel förutspår Trafikverket en ökad handel i södra och norra Östersjön vilket innebär ökad efterfrågan på närsjöfartslösningar i bland annat detta område². Dessutom tillkommer problematiken vid varvsbesök som även räknas in i tiden för internationell trafik. Vid planerade besök på varv kan det, om ägaren har full rådighet över fartyget, fungera ändå men vid ett haveri på fel plats så kan det vara så att det blir för kort tid i internationell fart. Sverige måste även bibehålla, och helst öka, sin varvskapacitet som även den är en del av sjöfarten och inte minst en viktig del i Sveriges beredskap.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/869 av den 30 maj 2022

² Trafikverket Sjöfart Underlagsrapport till Inriktningsunderlag för 2026–2037

EU har redan 2016 skrivit "Inlandssjöfart har erkänts som ett miljövänligt transportsätt som kräver särskilt engagemang och stöd, och i vitboken rekommenderas främjande av sjötransporter och transporter på inre vattenvägar, en ökning av andelen kustsjöfart och inlandssjöfart samt förbättrad transportsäkerhet."³ Där skulle ett krav på 10 procents utlandstrafik kunna leda till att svenska fartyg inte ges samma förutsättningar för att utföra denna typ av transporter som icke svenska fartyg. Dagens regler säger att fartyget huvudsakligen används i internationell fart eller i inrikes fart i annat land. Varför göra skillnad på inrikes fart i annat land och inrikes fart i Sverige? Utöver detta så tillkommer positiva miljöeffekter av att flytta gods från väg till fartyg. Dels i form av minskade utsläpp under själva transporten, dels det minskande slitaget på väganläggningen samt den ökade trafiksäkerheten om antalet tunga fordon i vägnätet minskar.

Upphandlad trafik

Den föreslagna begränsningen för upphandlad trafik att kunna kvalificera sig för tonnagebeskattning omfattar betydligt mer än det tänkta syftet med begränsningen. Som vi förstår det är syftet att specifikt utesluta upphandlad skärgårdstrafik då den skiljer sig markant från den internationella sjöfarten. Men genom att utesluta all upphandlad trafik utesluts även till exempel trafiken till och från Gotland. En sådan begränsning skulle missgynna svenska rederier och skapa en snedvriden konkurrens till icke svenska rederiers fördel. Vi föreslår att texten skrivs om och ändras till internationell konkurrens, vilket skulle vara tillräckligt för att uppnå syftet med utredningens förslag.

Finansiering

I direktiven till utredningen angavs det att finansieringen ska föreslås på statens utgiftssida. Utredningen menar att de föreslagna reformerna är kostnadseffektiva i förhållande till syftet och att finansieringsbehovet måste betraktas som ringa eller måttligt utifrån väntad effekt. Att då göra som utredningen föreslår och minska Sjöfartsverkets anslag och kompensera detta genom höjda farledsavgifter, och därmed kostnaderna för sjötransporter, riskerar att minska mängden gods och passagerare som trafikerar svenska hamnar. Trafikverket skriver⁴ att farledsutgifterna bör tas ut på ett sätt som skapar så lite undanträngningseffekt som möjligt och i inspelet från regionerna betonas vikten av överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Då är det av största vikt att inte missgynna sjöfarten genom högre kostnader för just sjöfarten. Finansieringen borde kunna bäras av en större del av infrastrukturkostnaderna samt även en viss del av våra beredskapskostnader. Att däremot, för samtliga trafikslag, införa ekonomiska incitament för miljövänligare transporter genom olika avgifter eller rabatter, skulle kunna ge en dubbel effekt som förutom kompensation för inkomstbortfall för staten dessutom skulle skynda på den gröna omställningen.

Obeskattade reserver

Utredningen har ägnat väldigt lite uppmärksamhet åt hur obeskattade reserver ska hanteras. Utredningen har endast föreslagit att villkoret för att flytta fram beskattningen ändras från att nettodräktigheten för ingående fartyg ska ha ökat, till att nettodräktigheten inte ska ha minskat. Detta kommer enbart att drabba de rederier som under lång tid varit den svenska flaggan trogen. Att inte omhänderta denna fråga på ett genomtänkt sätt skulle fortsätta att hålla dessa rederier utanför det svenska tonnageskattesystemet vilket skapar en potentiell risk för utflaggningar i stället för inflaggningar. Vi föreslår en liknande lösning som i Danmark med en avskrivningsperiod på 10 år och att det bara rör skatteskulder i Sverige, vilket medför att enbart de rederier som varit lojala med den svenska flaggan under en lägre tid skulle omfattas.

³ Europaparlamentets resolution av den 22 november 2016 om frigörande av potentialen med passagerartransporter på vatten (2015/2350(INI))

⁴ Trafikverket, Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Avslutande kommentar

Att det finns ett stort behov av att öka det svenskflaggade tonnaget och svenska besättningar för att bemanna fartygen under en kris eller i värsta fall krig är de flesta numera överens om. Detta är avgörande för Sverige och måste omhändertas skyndsamt. Bland annat har det fått Försvarsmakten att inrätta en fartygsuttagningskommitté för att på så sätt kunna säkerställa totalförsvarets behov av fartygskapacitet. Försvarsmakten konstaterar att fartyg som planeras att kunna bli ianspråktaga genom nyttjanderätt kan behöva använda den ordinarie besättningen ombord. För att Försvarsmakten överhuvudtaget ska ha fartyg och besättningar att ianspråkta så behöver det finnas både svenska fartyg och svenska besättningar.

Avslutningsvis så vill vi framföra att sjöfarten är en komplex bransch som till stor del verkar i en internationell konkurrens. För att öka attraktiviteten för att flagga svenskt och även mönstra svenska besättningar ser vi ett behov av att titta på helheten och inte enbart på olika delar var för sig. Det krävs att alla delar av att bedriva rederiverksamhet klarar den internationella konkurrensen, men även att det ökar möjligheten och attraktionskraften att arbeta som sjöbefäl och manskap i Sverige. Detta anser vi borde vara nästa naturliga steg i regeringens ambition att öka den svenska handelsflottan och det svenska sjöfolket.

Sjöbefälsföreningen står alltid till förfogande för att bistå med vår kunskap och erfarenhet i alla frågor som rör sjöfarten.

För Sjöbefälsföreningen

Lennart Jonsson
VD

Nils Brandberg
Ombudsman/Föredragande