

Ref/dnr: LI2024/00068

**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**  
Till: li.remissvar@regeringskansliet.se  
Kopia till: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm den 13 mars 2024

## Remissyttrande

### Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.*

#### Sammanfattning

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens tydliga ambition att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, samtidigt som Sveriges beredskap stärks. Svenska rederier har under lång tid tappat i konkurrenskraft mot konkurrenter i andra EU-länder på grund av sämre villkor. Antalet handelsfartyg registrerade i Sverige under svensk flagg är dessutom rekordlågt. Inom vissa fartygssegment, flera viktiga för svensk beredskap, saknas idag helt svenskflaggade fartyg. Det är av yttersta vikt att regeringen agerar skyndsamt med att stärka konkurrensförutsättningarna för svenska rederier för att säkerställa svensk försörjning och beredskap. En tonnageskatt som möjliggör för svenska rederier, med svenska fartyg att bedriva trafik på Sverige och samtidigt ingå i ett svenskt tonnageskattesystem är en förutsättning för detta.

Goda och konkurrenskraftiga villkor är av yttersta vikt för att svenska rederier ska kunna konkurrera på en globalt konkurrensutsatt marknad. Många rederier har för att överleva varit tvungna att flytta hela eller delar av sin verksamhet till andra länder, ofta våra grannländer. Att Sverige har villkor som är konkurrenskraftiga i jämförelse med våra grannländer som EU-länder är avgörande för att bygga starka rederier och få fler fartyg i svenska registret och fler fartyg under svensk flagg.

Utredningen innehåller tyvärr inte konkreta författningsförslag vilket gör att det är svårt att analysera konsekvenserna av förslagen fullt ut.

För att ett utvecklat tonnageskattesystem i Sverige ska leda till en stärkt konkurrenssituation för den svenska sjöfartsnäringen och fler svenskflaggade fartyg krävs att systemet som helhet blir minst lika bra som i jämförbara konkurrentländer inom EU. Utredaren har utvärderat nuvarande tonnageskattesystem. Analysen visar att det svenska systemet är konkurrenskraftigt för de företag som har möjlighet att omfattas av det, men att det svenska tonnageskattesystemet, i sin nuvarande utformning, anses ge sämre konkurrensvillkor än jämförbara konkurrentländer vad gäller tillgänglighet till systemet och när och hur företag omfattas av detsamma.

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens höga ambition att stärka svenska rederiers konkurrenskraft. Goda näringsvillkor kommer att bidra till ökad sjöfart, klimatomställning, stärkt beredskap och stärkt maritimt kluster med fler arbetstillfällen och utbildningsplatser. Därför är det av stor vikt att utredningens förslag, med de justeringar som föreslås nedan, införs så

skyndsamt som processen tillåter särskilt med tanke på det kritiska läge som råder avseende möjligheterna för svenskkontrollerat och svenskflaggade fartyg

Kommentar av de enskilda förslagen:

- *Stämpelskatt* - Det är ett positivt steg att utredningen föreslår ett avskaffande av stämpelskatten. Detta förslag bör kunna hanteras skyndsamt för att underlätta en skyndsam implementering.
- *Övergripande om revidering av tonnageskatten* – I grunden är intentionerna i förslagen bra men ett antal justeringar kommer krävas för att nå de effekter som regeringen eftersträvar. Därutöver saknar utredningen ett antal förslag, framför allt kring frågan om att gå från traditionell beskattning till tonnagebeskattning, som är avgörande för att få fler att ingå i systemet.
- *Trafikkravet* – En välkommen förbättring av kravet på kvalificerat område föreslås men det är absolut nödvändigt att skrivningen internationell konkurrens används i stället för angivande av en viss andel i internationell fart. Detta är helt centralt för att fler ska kunna omfattas av systemet, till exempel specialsjöfarten och vissa inrikes transporter. Detta ligger också i linje med konkurrerande system i Norge och Danmark.
- *Specialsjöfarten* – Förslaget som innebär att specialsjöfarten inkluderas i systemet samt att storleksgränsen sänks är viktigt. Sverige har många kompetenta och expansiva företag inom specialsjöfarten som behöver ges goda näringsvillkor. Svensk Sjöfart föreslår att det tydliggörs att alla delar av specialsjöfarten inkluderas. Kravet på viss andel i internationell trafik riskerar däremot att bli ett problem för specialsjöfarten, vilket nämns ovan, och behöver därför justeras.
- *Ökad flexibilitet* - Utredningen föreslår vissa förbättringar kring hur nybyggen kan hanteras vilket kommer underlätta för rederierna. Utredningen föreslår även vissa lättnader vad gäller in- och uthyrning av fartyg, så kallad bareboat, vilket välkomnas. En avgörande del är också att det tydliggörs att koncernintern bareboat inte omfattas av begränsningen. Detta för att möjliggöra flexibilitet i rederiers normala verksamheter såsom uthyrning av fartyg. Dessutom hade det varit önskvärt om utredningen hade behandlat frågor runt sanktioner, administrativa och straffrättsliga, för de fall där rederierna inte längre uppfyller kraven i systemet utan några brottsliga eller oaktsamma intentioner.
- *Upphandlad trafik* – Utredningen föreslår att lagstiftningen om tonnagebeskattning kompletteras med ett undantag så att upphandlad sjötransport och skärgårdstrafik inte är kvalificerade för systemet. Svensk Sjöfart delar uppfattningen att skärgårdstrafik bör undantas, i enlighet med vad som följer av EU:s statsstödsregler, dock inte att ett undantag ska gälla all upphandlad trafik i allmän trafikplikt. Om all upphandlad trafik omfattas måste det anses motverka ambitionen att ge svenska rederier goda näringsvillkor då de med detta förslag inte skulle kunna vara konkurrenskraftiga i svenska upphandlingar. Detta medan rederier som lämnar anbud från andra EU-länder kan ingå i dessa länders tonnageskattesystem. Vi förutsätter att regeringen delar denna syn.
- *Finansiering av systemet* - Svensk Sjöfart delar inte utredningens förslag om en finansiering över farledsavgifterna utan menar att de initiala kostnaderna, vilka bedöms som ringa, bör finansieras på mer lämpligt sätt.

Svensk Sjöfart önskar dessutom understryka att det är en stor brist att utredningen inte närmare behandlat och utrett för sjöfartsnärings angelägna frågor och delar av systemet som branschen påtalat bör ses över, så som överavskrivningar, gröna incitament, ship management, med mera som finns i flera andra europeiska tonnageskattesystem. Det måste dessutom i sammanhanget understrykas att Sverige var sent ut med att få på plats en tonnageskatt och därför har många svenska rederier förhållit sig till det och antingen legat kvar i traditionell beskattning och därigenom tappat i konkurrenskraft eller valt att lämna till något av grannländerna som har erbjudit bättre villkor. Därför är det av yttersta vikt att Sverige nu får på plats ett tonnageskattesystem som är riktigt konkurrenskraftigt och inte bara bra nog. Det skulle skicka en tydlig signal till dem som önskar vara kvar att växa i Sverige och till dem som vill tillbaka hem igen, och därigenom stärka förutsättningarna för svensk krisberedskap.

## **Svensk Sjöfarts kommentarer i sin helhet**

### *Allmänna kommentarer*

Syftet med den remitterade utredning var att analysera två områden som kan öka svensk sjöfarts konkurrenskraft, vilket kan leda till fler svenskflaggade handelsfartyg och stärkt svensk beredskap. Betydelsen av svenskflaggade fartyg i en kris- eller krigssituation för såväl försvar som varuförsörjning betonas särskilt, inte minst eftersom det skapar förutsättningar för svenska staten att vid behov förfoga över dem. Svenskflaggade fartyg är därtill av betydelse för att säkra tillgången till praktikplatser för att möjliggöra sjöfartsutbildningar i Sverige såväl som för att bevara svenskt sjöfartskunnande. En ökad inflygning till Sverige, för vilken konkurrenskraftiga näringsvillkor är en förutsättning, är synnerligen viktigt i detta säkerhetspolitiska läge, inte minst för att säkerställa en grundläggande försörjningsberedskap.

Svensk Sjöfart vill betona vikten av goda näringsvillkor. Signifikant för näringen är att den är globalt konkurrensutsatt, vilket innebär att ett lands näringsvillkor för sjöfarten är avgörande för att värna dess konkurrenskraft men också för landets beredskap. Transportköpare har en bred palett av rederier från olika länder att förhålla sig till i sina upphandlingar av transporter, vilka alla kan erbjuda sina tjänster på olika transportsträckor. På detta vis skiljer sig sjöfarten från andra näringar då fri etableringsrätt gäller på global basis och dess produktionsmedel, fartygen, enkelt kan flyttas. Ett rederi med hemvist i ett land med dåliga villkor för sin sjöfartsnäring är alltså konkurrensutsatt av rederier som har sin hemvist i länder med goda villkor. För svenska rederier, som i likhet med annan industri är verksam på EU:s inre marknad, är likvärdiga villkor helt avgörande för att säkerställa en långsiktig konkurrenskraft.

Utredningen visar att för antalet svenskregistrerade fartyg har trenden varit långsamt nedåtgående. Andelen svenskflaggade fartyg har också gått ner och är idag långt under de 200 fartyg som för något år sedan ansågs vara den absolut kritiska volymen för att klara svensk krisberedskap. Vad allvarligare är att det inom vissa fartygssegment helt saknas svenska fartyg idag då konkurrensen inom dessa branscher är tuff och Sverige inte kunna erbjuda konkurrenskraftiga villkor. Att regeringen nu visar positiva intentioner att ändra detta är välkommet men det brådskar. Att vända denna negativa trend kräver krafttag och en skyndsamhet. Att få på plats en konkurrenskraftig tonnageskatt är avgörande. Ett tonnageskattesystem som är riktigt konkurrenskraftigt och inte bara bra nog. Det skulle skicka en tydlig signal till dem som önskar vara kvar att växa i Sverige och till dem som vill tillbaka hem igen.

Den svenska sjöfartens konkurrenssituation har under en lång tid varit sämre i Sverige än i andra jämförbara länder, vilket innebär att den trendmässiga tillväxt som har skett i andra länder inte har skett i Sverige. Tvärtom har både antalet svenska fartyg och det samlade bruttotonnaget under svensk flagg minskat. Detta faktum understryks i utredningen som refererar till Trafikanalys bedömning att både stämpelskatten och brister i tonnageskattesystemet ger avvikande konkurrensvillkor som sannolikt innebär att rederier avstår från att flagga svenskt. Svensk Sjöfart delar denna analys och vill betona att läget nu är kritiskt då antal svenskflaggade fartyg är rekordlågt. Samtidigt har det svenskkontrollerade tonnaget under samma tid kunnat utvecklas mer positivt. Detta tyder på att vi har en livskraftig näring där företag tyvärr måste flagga utanför Sverige för att vara konkurrenskraftiga.

I övrigt delar vi utredningens bedömning att samtliga förslag listade nedan kan bidra till att stärka svensk beredskap, ha potentiellt positiv effekt på antalet svenskflaggade och svenskregistrerade fartyg samt ha positiv påverkan på klimat och miljö, arbetstillfällen och utbildningsplatser och dessutom ha en stärkande påverkan på det maritima klustret. För flera av förslagen är dock en förutsättning att dessa justeras på vissa avgörande punkter för att få full och önskvärd effekt.

### *Utvärdering av nuvarande tonnageskattesystem*

För att öka sjöfartens konkurrenskraft infördes möjlighet för rederierna att tonnagebeskattas år 2017. Ett tonnagebeskattningsssystem innebär att i stället för att de ingående företagens vinster beskattas konventionellt, schablonberäknas företagens inkomster utifrån tonnaget i deras flotta. Den schablonberäknade tonnageinkomsten beskattas därefter med traditionell bolagsskatt.

I samband med införandet av det svenska tonnageskattesystemet beslutades att systemet skulle utvärderas vilket genom denna utredning nu har skett. Utredningen visar att totalt har 29 företag med 105 fartyg gått in i systemet. Detta är fler än den beräkning som gjordes vid införandet av systemet. Svensk Sjöfart delar utredningens slutsats i denna del, att systemet

är konkurrenskraftigt för de företag som har möjlighet att omfattas av det. Det är också glädjande att se att antalet fartyg med svensk flagg, utan ett lagstadgat krav på det, har lika stor andel som de rederier som står utanför systemet.

Utredningen påpekar också i denna del att det svenska systemet för tonnageskattning inte är lika brett som jämförbara länders, dvs det svenska systemet inkluderar färre fartygstyper och verksamhetsområden. Därmed ger systemet, i sin nuvarande utformning, sämre konkurrensvillkor jämfört med våra grannländers vad gäller såväl tillgänglighet som omfattning, vilket också i stor utsträckning har lett till en situation med ett historiskt lågt antal handelsfartyg under svensk flagg.

*Kommentarer på de detaljerade förslagen:*

### **1. Avskaffande av stämpelskatten (avsnitt 3.1)**

Utredaren föreslår att stämpelskatten för beviljande av ansökan om inteckning i skepp avskaffas. Detta är ett mycket välkommet förslag och en viktig åtgärd som direkt ökar svenska registrets konkurrenskraft.

Som skäl anger utredaren att skeppsinteckningar tycks vara en skattebas som är olämplig för fiskala skatter, och som påverkar den svenska flaggans konkurrenskraft negativt samt inte genererar några betydande skatteintäkter till den svenska staten. Svensk Sjöfart delar denna analys.

Ett antal utredningar har visat på Sverige sticker ut i jämförelse med våra grannländer för att den högre kostnaden innebär en konkurrensnackdel för rederier som flaggar svenskt och att stämpelskatten är en av de viktigaste faktorerna till varför det svenska registret upplevs som mindre attraktivt.

Stämpelskatten är 0,4 procent av inteckningsbeloppet. I och med att fartyg ofta innebär investeringar om många hundra miljoner och i flera fall miljardbelopp blir det betydande belopp. De rederier som dessutom investerar i miljöteknik ombord, som går utöver minimikraven innebär det att dessa investeringar ökar. De rederier som satsar mest på miljö och klimat måste alltså betala mest.

De beräkningar utredningen redovisar kring kostnaden för denna reform avviker från våra beräkningar som landat betydligt lägre.

Av dessa skäl anser Svensk Sjöfart att denna reform behöver prioriteras och införas skyndsamt.

### **2. Inför undantag (avsnitt 4.2.1)**

Utredningen föreslår att lagstiftningen om tonnageskattning kompletteras med ett undantag så att upphandlad sjötransport och skärgårdstrafik inte är kvalificerade för systemet.

Som skäl för detta anges att flera av de förslag som utredningen lämnar öppnar upp tonnagesystemet jämfört med idag, och innebär att fler företag och fartyg kommer att kunna tonnageskattas. För att uppfylla det övergripande syftet med tonnagesystemet, dvs att stärka handelsjöfartens konkurrenskraft, utan att få oavsiktliga snedvridande effekter bör vissa delar av sjöfarten, som inte heller omfattas idag, fortsatt undantas.

Svensk Sjöfart har förståelse för att det kan finnas ett behov av att införa vissa begränsningar i tonnageskattesystemet och delar utredningens förslag om att begränsa möjligheten för fartyg i kollektivtrafik som står under allmän trafikplikt och annan skärgårdstrafik i inre fart. Dessa fartyg omfattas inte heller av inkomstskattelagens regler om sjöinkomst eller sjöfartsstöd. Utredningens förslag undantar däremot betydligt mer än just detta och riskerar därför att motverka utrednings syfte att inkludera nya sjöfartstjänster i tonnageskatten. Ett bättre sätt är att istället ange vad som inte ska omfattas av tonnageskatten, i likhet med t.ex. det danska systemet. Om avsikten är att uttryckligen undanta nationell skärgårdstrafik i inre fart, men inte specialsjöfart (så kallad offshorecabotage), bör detta anges tydligt.

Vi delar inte utredningens syn att de ekonomiska förutsättningarna bör inkluderas i olika upphandlingsförutsättningar. Detta fungerar inte i realiteten då det skulle innebära att rederier med tonnageskatt i ett annat EU-land kan lägga anbud i ett svenskt anbudsförfarande, medan svenska rederier i ett svenskt tonnageskattesystem skulle uteslutas från att ingå i densamma. Detta skulle direkt strida mot EU-rättens principer om likabehandling, något som också påpekas i EU:s

cabotageförordning (3577/92) där det anges att om "en medlemsstat som ingår avtal om allmän trafik eller ålägger ett rederi förpliktelser vid allmän trafik skall detta ske på icke-diskriminerande grund med hänsyn till alla rederier inom gemenskapen". Detta skulle i praktiken innebära att svenska rederier, vilka ingår i ett svenskt tonnageskattesystem, inte kan ingå i en svensk upphandling på samma villkor som utländska rederier som ingår i andra EU-länders tonnagebeskattning. Det är inte rimligt och bidrar inte till att stärka svenska rederiers konkurrenskraft. Vi ser inte heller någon särskild anledning till varför denna helt nya begränsning skulle behövas.

Ett annan skäl är att med detta förslag finns en risk med detta förslag är att konkurrensen skulle begränsas, då de som omfattas av svensk tonnageskatt inte kan lämna anbud på samma villkor som de som ingår i andra länders tonnageskattesystem. Inom vissa områden finns redan i dag få aktörer som lämnar anbud och att införa denna typ av bestämmelser begränsar sannolikt antalet anbudsgivare ytterligare, alltså tvärt emot vad bland annat Trafikverket med flera har önskat. Med hänsyn till att det inte minst av beredskapsskäl finns anledning att öka antalet fartyg med svensk flagg torde denna typ av bestämmelse motverka syftet om en starkt svensk beredskap. Det är inte heller utrett utredningen vilka påverkan på andra upphandlande områden såsom tågfarjor, bereskapstransporter och annan upphandlad trafik som skulle kunna bli fallet med detta förslag.

Denna del av utredning bör därför utgå och Svensk Sjöfart anser att regeringen bör gå fram med en skrivning som tydligt anger att det är skärgårdstrafik i inre fart som inte avses omfattas av tonnageskatt.

### **3. Ändrat fartområde (avsnitt 4.2.2)**

Utredaren föreslår att: Kvalificerat område ändras från att omfatta: "huvudsakligen används i internationell fart eller inrikes fart i annat land" till att "åtminstone ringa omfattning sker i internationell fart eller inrikes fart i annat land".

Det är välkommet att utredningen adresserar denna viktiga fråga. Utredningens förslag, att minst 10 % av trafiken ska ske i internationell fart, skapar dock inte en verklig förbättring då flera problem kvarstår med en sådan lösning.

Utredningens förslag innebär exempelvis att flera typer av sjöfart utesluts eller riskerar att uteslutas:

- Fartyg som avses ingå längre kontrakt i Sverige eller mellan svenska hamnar
- Trafik (inkl linjetrafik) mellan svenska hamnar
- Specialsjöfart

Vad avser trafik mellan svenska hamnar är det viktigt att förstå att detta i många fall är en faktor som i flera sjöfartssegment är svårt för rederiet att rå över. Det gäller exempelvis för fartyg som chartras (vanligtvis genom timecharter) ut på marknaden. I dessa fall hyr rederiet ut fartygen "bemannade och klara" till en lastägare. Det är sedan lastägaren som avgör hur fartyget ska användas, dvs rederiet har inte rådighet över vilka hamnar som trafikeras.

En motsvarande problematik uppstår för linjetrafik mellan svenska hamnar, som direkt omöjliggörs under den svenska tonnageskatten om den kräver viss andel i internationell fart.

Därutöver blir den föreslagna skrivningen ett hinder även för specialsjöfarten med sin särskilda verksamhet då dessa inte bedriver trafik mellan hamnar utan utgår från en hamn för att göra någon form av arbete (kabelläggning, transport och service till energianläggningar och andra fartyg, mätning etc ute till havs) ofta inom territoriet och sedan tillbaka till samma hamn. Detta skulle då enligt Skatteverkets nuvarande tolkning i fråga om internationell fart där transport mellan två svenska hamnar normalt inte kan anses vara en transport i internationell fart göra att specialsjöfarten utesluts från möjlighet att ingå i systemet.

Ytterligare en effekt av förslaget är att det kan vara en direkt nackdel för fartyg som tonnagebeskattas i Sverige att gå till svenska varv, eftersom tiden i Sverige då påverkar andelen tid kopplad till tonnageskattereglerna.

Slutligen skapar dessa beräkningsformer, oaktat andel av tiden i vilket fartområde, osäkerheter och administrativa bördor både för företagen och myndigheterna. Utredaren för ett resonemang om detta och gränsdragningsproblemen men levererar ingen lösning. Svensk Sjöfart menar att oaktat andel i fartområde så är utredarens förslag ett tämligen rättsosäkert sätt att tillämpa skattelagstiftning.

Svensk Sjöfart anser att begreppet internationell konkurrens hade varit att föredra istället för angivande av viss andel i internationell trafik och detta av flera skäl. Inledningsvis hade detta varit i linje med reglerna för sjöfartsstödet vilket skulle ge en tydlighet för företagen och myndigheter; är du i internationell konkurrens kan du få både sjöfartsstöd och ingå i tonnageskattesystemet. Detta skulle också innebära att specialsjöfarten som har sina speciella förutsättningar omfattas av systemet vilket måste anses vara ambitionen i förslaget och ett starkt önskemål från industrin. Detsamma gäller passagerarfartyg som går i internationellt konkurrensutsatt trafik mellan svenska hamnar. Kvarstår förslaget är enda sättet att ingå i tonnageskattesystemet för fartyg som går mellan svenska hamn/ar att ingå i ett utländskt tonnageskattesystem. Sverige går då miste både om fartyg, arbetstillfällen (både ombord och i land), kringverksamheter (exempelvis service, finans, försäkring, legalt stöd) så väl som missade skatteintäkter.

Sverige har EU:s längsta kust och många hamnar och därför är det viktigt att Sverige här tar fram en lösning som fungerar för Sverige och svenska rederier. Detta är en avgörande del för att göra systemet konkurrenskraftigt. Det kan inte vara rimligt att svenska rederier som bedriver kvalificerad verksamhet med kvalificerade fartyg inte kan bedriva trafik på Sverige, utan då tvingas att istället välja något annat land för tonnagebeskattning. Ambitionen måste vara ett attraktivt system som möjliggör för svenska rederier med svenska kvalificerade fartyg att ingå i ett svenskt tonnageskattesystem oaktat vilken trafik de bedriver. Detta är fallet i det norska och danska systemet och bör vara en självklarhet i det svenska systemet också, om det ska kunna bli konkurrenskraftigt. Detta torde också ligga i linje med riksdagens tidigare tillkännagivande att förbättra just för kustsjöfarten (2021/22:SkU14).

#### **4. Inkludera specialsjöfart explicit (avsnitt 4.2.3)**

Utredning föreslår att specialsjöfart inkluderas explicit genom utvidgning av kraven på kvalificerad verksamhet och anger följande exempel på kvalificerade aktiviteter: bogsering, sjömätning, offshore inklusive vindkraft, kabel- och rörläggning samt utvinning av naturresurser.

Detta är ett mycket välkommet förslag. Svensk Sjöfart ser dock att även följande verksamheter bör inkluderas: bunkring, servicefartyg (fartyg som serverar andra fartyg med exempelvis mat, besättningsbyten, lotsar med mera), bärgare och muddring. Vi har idag svenska rederier som bedriver även dessa typer av verksamheter.

Effekten av att dessa verksamheter i dagsläget inte kan ingå i det svenska tonnageskattesystemet är att svenska företag har svårt att konkurrera på den gemensamma marknad som finns för dessa tjänster inom EU såväl som på den globala marknaden. Ett exempel på effekterna av dagens regelverk är att när regeringen nu har fattat beslut om utbyggnaden av havsbaserad vindkraft i Sverige kommer byggnation, och framför allt service under parkernas drift, inte att tillhandahållas med svenska fartyg utan fartyg registrerade i andra länder där tonnagekatt medges för denna verksamhet, såsom i Danmark. Sverige har ett antal framstående företag inom detta segment och i takt med att allt fler aktiviteter sker i havsområden är detta ett växande sjöfartssegment där Sverige med föreslagen justering kan bli en ledande nation om rätt förutsättningar ges.

Utredningen har ett i grunden bra förslag som ligger i linje med grannländernas system. Om kravet på viss tid i internationell fart (se punkt 3 ovan) ändras till krav på internationell konkurrens kommer dessa rederier kunna omfattas av systemet, vilket skulle skapa förutsättningar att stärka detta segment av sjöfarten i Sverige. Utan en sådan justering blir effekterna av utredarens förslag ringa. I fråga om specialsjöfarten ska det dessutom understrykas att det kommer att krävas, särskilt reglerna kring sjöinkomst i 39b kap 3 § samt 64 kap. 5§ i inkomstskattelagen, samt att det måste justeras vilka typer av trafik som kan omfattas för att de ändringar som utredningen föreslår ska få effekt. Dessa förslag har tidigare lämnats till Regeringskansliet och beskrivits i Svensk Sjöfarts skriftliga underlag till utredaren. Det är angeläget att regeringen, om man önskar inkludera en bredare krets i den svenska tonnageskatten på motsvarande sätt som i andra EU-länder, säkerställer att en ändring i tonnageskattereglerna inte senare faller på grund av en annan del av lagstiftningen inte har ändrats.

#### **5. Minska den minsta kvalificerade fartygsstorleken (avsnitt 4.2.4)**

Utredningen föreslår att kravet på minsta kvalificerade fartygsstorlek sänks från en dräktighet på 100 till 20 bruttoton. Detta är ett välkommet förslag. Med hänsyn till att bruttomåttet tar sikte på innesluten volym är det ett något trubbigt mått på storlek då fartyg med större överbyggnad per automatik erhåller en större volym än fartyg som saknar

överbyggnad. Med detta sagt välkomnar Svensk Sjöfart ändå förslaget då det kommer att underlätta för fler inom fler segment att gå in i tonnageskattesystemet.

#### **6. Ändra villkoren för att flytta fram återföringen av överavskrivningsfonden (avsnitt 4.2.5)**

Utredningen föreslår att villkoret för att flytta fram beskattningen av överavskrivningsfonden ändras från att nettodräktigheten för ingående fartyg ska ha ökat, till att nettodräktigheten för ingående fartyg inte ska ha minskat.

Svensk Sjöfart ser förslaget som ett steg i rätt riktning, men noterar samtidigt att förslaget har en liten effekt. En positiv effekt med förslaget är att ett rederi som driver sin verksamhet och under tioårsperioden har ett och samma fartyg, inte per automatik blir straffade eftersom man inte köpt fler eller större fartyg. Detta är naturligtvis en positiv ändring. I grunden kan man utgå från att det finns en strävan för dem som bedriver verksamheter, så väl som rederier att utveckla dessa, vanligen genom att växa.

Svensk Sjöfart vill dock understryka att det även fortsatt kan vara problematiskt att det finns krav på att rederierna ska växa/bibehålla sin verksamhet. Ett sådant krav innebär exempelvis att ett rederi som behöver avyttra ett fartyg för att överleva (t.ex. till följd av en vikande marknad) dessutom riskerar att drabbas av en skattesmäll. Regleringen tar inte heller höjd för att teknisk utveckling, miljökrav, nya bränslen etc. kan leda till att fartygsstorlekarna kan behöva anpassas vilket i sin tur kan leda till mindre nettotonnage (lastbart utrymme, som är grunden för tonnageskatten) på ett fartyg som i övrigt har samma eller till och med en något större storlek. Detta särskilt om det finns begränsningar i fartygens storlek i övrigt, till följd av exempelvis slussar, kanaler, djupgående eller andra faktorer som i flera fall styr fartygens utveckling både nationellt och internationellt.

Svensk Sjöfart menar mot denna bakgrund att regeln om att rederier måste växa inom tonnageskatten borde avskaffas, eftersom hela syftet med regleringen är att rederierna ska genomföra kontinuerliga investeringar i Sverige och öka tonnaget i Sverige. Om regeln inte kan avskaffas vore en mer lämplig reglering att ta sikte på återinvestering i verksamheten vid avyttring under inläsningsperioden.

#### **7. Avtal om införskaffande jämställs med innehav (avsnitt 4.2.6)**

Utredningen föreslår att bindande avtal om leverans av nybyggt tonnage inom tre år jämställs med anskaffning av fartyg. Som förutsättning gäller att a) företaget ska ha ingått bindande avtal senast det datum som inkomstdeklarationen ska lämnas för aktuellt beskattningsår och b) att tonnaget används i tonnagesbeskattningen.

Svensk Sjöfart välkomnar detta förslag som kommer att underlätta för de rederier som har nybyggen på beställning men inte råder över leveransdatum.

#### **8. Utöka möjligheten att använda bareboat (avsnitt 4.2.7)**

Utredaren föreslår att möjligheterna att hyra fartyg utan besättning (sk bareboat) utökas från dagens skrivning om högst tre år under en tioårsperiod och till högst 20 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten, till motsvarande skrivning men till högst 50 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten under samma tidsperioder.

Svensk Sjöfart välkomnar intentionen att underlätta för bareboatcharter. Svensk Sjöfart vill dock lyfta vikten av att koncernintern bareboat inte omfattas av ovanstående begränsning, utan kan ske utan begränsningar. Detta för att möjliggöra flexibilitet i rederiers normala verksamheter såsom uthyrning av fartyg.

Som utredaren konstaterar är det inte ovanligt att varje fartyg är ett eget bolag inom ett rederi eller att fartygsägandet ligger i ett företag och driften i ett annat bolag inom samma koncern. Dagens svenska regler innebär att fartyg som annars hade kunnat registreras i Sverige och hyras ut genom bareboatcharter i stället registreras i andra länder och ingår i dessa länders tonnageskattesystem.

Att chartra ut fartyg antingen "bemannade och klara" genom tids- eller resefraktning så väl som uthyrning av obemannade fartyg, bareboatcharter (skeppslega på svenska) är viktiga delar av rederiverksamheten och återfinns i flera länders tonnageskattesystem. I samband med införandet av de svenska tonnageskattereglerna valde Sverige dock att införa begränsningar i systemet, med motiveringen att systemet i första hand skulle stärka förutsättningarna att bedriva operativ sjöfart. Även om det är viktigt med rederier som bedriver operativ sjöfart utgör tillgången till och ägande av fartyg grunden

Svensk Sjöfart

Postadress: Korsgatan 20, 411 16 Göteborg

Besöksadress: Kungsgatan 45

Tel +46 31-384 75 00 E-post: info@sweship.se, www.sweship.se

Org.nr 857201-3871

för en inte obetydlig del av rederiverksamheten globalt. Med hänsyn till att det idag finns länder som tillåter bareboatcharter utan mer omfattande begränsningar inom ramen för sina tonnageskattesystem (t ex Norge och Cypern) behövs en ändring även i det svenska systemet om Sverige önskar att det svenska tonnageskattesystemet ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ och för att Sverige inte ska tappa skatteintäkter till andra länder. Åtgärden är viktig för att stärka det svenska fartygsägandet och därigenom också stärka svensk beredskap.

#### **9. Förtydliga spärrtiden (avsnitt 4.2.8)**

Utredaren föreslår en mindre justering av spärrtiden för när ett rederi kan återinträda i tonnageskattesystemet om man fått det återkallat. Förslaget är påkallat av Skatteverket.

Svensk Sjöfart välkomnar åtgärder som gör att systemet enbart är tillgänglig för seriösa aktörer. Med det sagt hade Svensk Sjöfart gärna sett att man var mer flexibel i tillämpning av alla typer av "sanktioner" för den som på grund av marknadsmässiga förändring inte längre kan uppfylla kraven i systemet och därmed kan riskera att få tonnagebeskattningen återkallad.

#### **10. Inför en syftesuppfyllande paragraf (avsnitt 4.2.9)**

Utredningen föreslår att lagstiftningen om tonnagebeskattning kompletteras med en syftesuppfyllande paragraf innehållande. Svensk Sjöfart delar avsikten med en syftesparagraf som gör att systemet enbart är tillgängligt för seriösa aktörer. I denna del motsätter vi oss inte förslaget. Det finns dock en risk att så stort fokus på administrativa och straffrättsliga sanktioner medför att seriösa aktörer inte vill gå in i systemet. Därför är det av stor vikt att en översyn av alla dessa sanktioner görs som möjliggör en mer flexibel tillämpning av dessa för den som på grund av marknadsmässiga förändringar inte längre kan uppfylla kraven i systemet och därmed kan riskera att få tonnagebeskattningen återkallad. På grund av nuvarande regler, som exempelvis straffsanktioner för förändringar som kan hända av fullt naturliga orsaker, väljer idag ett flertal rederier att inte vara del av tonnageskattesystemet trots goda avsikter

Det är värt att påminna om att rederierna förpliktigar sig att ingå i systemet under tio år. Enkelt uttryckt införs ytterligare en livrem för att motverka fusk, men inga lättnader. Det svenska systemet är redan idag betydligt mindre attraktivt eftersom det begränsar rederiernas möjlighet att exempelvis köpa och sälja fartyg, vilket är ett av syftena med ett tonnageskattesystem.

#### **Svensk Sjöfarts kommentarer på det som utredningen valt att inte behandla**

Svensk Sjöfart har under utredningsarbetet spelat in ytterligare justeringsförslag för att säkerställa att näringsvillkoren i Sverige åtminstone blir desamma som i konkurrerande grannländer, men dessa finns tyvärr inte med i det aktuella förslaget. Dessa frågor rör bland annat frågan om möjligheten till strategisk eller ekonomisk ledning i EU, inkludering av ship management som aktivitet men framför allt frågan om övergången från traditionell beskattning till tonnageskattesystemet. De senare kommenteras nedan.

##### **1. Inkludera ship management**

Med hänsyn till att rederier verkar på den gemensamma europeiska marknaden och även har andra internationella samarbeten innebär den nuvarande begränsningen i den svenska tonnageskatten att det är mindre attraktivt att lägga fartygen i det svenska tonnageskattesystemet. Detta eftersom det svenska tonnageskattesystemet inte medger drift och bemanning av ett separat bolag. Därigenom missgynnas också svenska bolag verksamma inom drift och bemanning. Sverige tappar därmed värdefull svensk sjöfartskompetens och fartyg som annars skulle ha registrerats och tonnagebeskattats i Sverige. Svensk Sjöfart förordar att drift och bemanning (sk ship management) införs i Sveriges tonnageskattesystem, i första hand för alla fartyg och i andra hand för fartyg som i övrigt kvalificerar för svensk tonnagebeskattning.

##### **2. Hantera övergången från traditionell beskattning till tonnageskattesystemet**

Utredningen har inte alls behandlat frågan om hur man kan underlätta för rederier som har varit länge i det traditionella beskattningssystemet att gå över till tonnageskattesystemet. Utredaren har valt att inte närmare utreda denna fråga utan anger att "Utredningen har dock valt att inte lämna detta som förslag av flera anledningar. Till orsakerna hör bl.a. att det skulle krävas mer omfattande behov av finansiering."



Svensk Sjöfart vill uttrycka en besvikelse över att frågan om övergången från traditionell beskattning till tonnageskattesystemet har hanterats utan mer genomgripande data eller för den delen resonemang i utredningen. Frågan är av stor vikt för flera rederier som har drivit verksamhet i Sverige under en lång tid och viktig för att möjliggöra för dessa rederier att fortsatt operera under konkurrenskraftiga villkor i Sverige.

För ett rederi som avser att övergå till tonnagebeskattning gäller, i nuvarande regler, att rederiet inledningsvis ska fastställa storleken på reserven. Tar ett rederi med sig dessa in i tonnageskattesystemet gäller att så länge rederiet kontinuerligt växer (mätt som en ökning av tonnaget) kan rederiet "rulla" dessa framför sig. Minskar tonnaget under en femårsperiod ska rederiet återföra minst 25 procent av dessa till det beskattningsbara underlaget. Minskar tonnaget med mer än 25 procent ska en motsvarande andel återföras. Ett rederi som har obeskattade reserver ska även betala en schablonskatt på beloppet.

Svensk Sjöfart har lämnat in ett förslag utredningen på en förbättrad hantering av övergången mellan beskattningssystem som skulle möjliggöra för flera rederier som har verkat länge i Sverige under normal beskattning att ingå i ett tonnageskattesystem. För de företag (även rederier) som använder sig av traditionell beskattning finns således möjligheter att hantera över- och underskott över tid, vilket för rederier kan möjliggöra nyinvesteringar i verksamheten. För ett rederi som avser att övergå till tonnagebeskattning gäller att rederiet inledningsvis ska fastställa storleken på reserven – detta sker i Sverige utifrån skillnaden mellan det bokförda värdet på inventarierna (som ingår i den kvalificerade rederiverksamheten) minus det skattemässiga värdet vid utgången av beskattningsåret närmast före det första beskattningsår då tonnagebeskattning ska ske.

Svensk Sjöfart föreslår att det i tillägg till den hantering som finns i dag även införs en möjlighet för rederier att välja en successiv återföring av obeskattade reserver. Vårt förslag är därför att i likhet med dagens system så fastställs initialt storleken på de obeskattade reserverna. Samt att reserverna återförs linjärt över tio år. Den nuvarande schablonintäkten utgår fortsatt på kvarvarande del av reserverna. Ett sådant system kommer ge större förutsägbart, skapa en rimlig balans mellan rederiernas möjlighet att gå in i ett sådant system och beakta statens intresse av en återföring av reserverna. Detta samtidigt som det blir ett mer konkurrenskraftigt och förutsägbart system.

Som nämnts ovan är detta den viktigaste frågan för flera av Svensk Sjöfarts medlemsrederier, särskilt för dem som har valt att vara i Sverige under lång tid och ofta i flera generationer. Här behöver regeringen skyndsamt hitta en lösning för att ge dessa, ofta familjeägda, svenska företag en möjlighet att gå in i tonnageskatten och därmed få likvärdiga konkurrensvillkor som dem som redan kan ingå i systemet.

Svensk Sjöfart hade gärna sett att tonnageskattesystemet kompletteras med möjlighet till gröna incitament. Ett sådant förslag har lämnats till utredaren dock utan att det har kommenterats i den slutliga utredningen. Ett rederi som investerar i ett nytt och miljövänligt fartyg äger då rätt att minska de obeskattade reserverna med upp till 15 procent av fartygets kontraktbelopp. Åtgärden har den fördelen att den skapar incitament för nyinvesteringar vilket är angeläget både ur miljö- och klimatsynpunkt, samt för att förnya en åldrande svensk handelsflotta. En nedskrivning kan ske så länge det finns kvarvarande obeskattade reserver. Flera andra EU-länder har valt att införa sådana gröna incitament varför det hade varit välkommet även i det svenska tonnageskattesystemet. Dessutom torde en finansiering för en sådan åtgärd kunna motiveras med hänsyn till de medel som nu inkommer från sjöfarten genom inkluderingen inom EU ETS.

#### **Kommentarer kring utredningens uppskattning av kostnaderna**

Svensk Sjöfart kan konstatera att utredningens beräkningar av finansieringsbehovet är högre än de som Svensk Sjöfart tidigare genomfört, bland annat vad avser stämpelskatten. Där väljer utredningen en kort period med jämförelsevis höga intäkter, men denna period är inte nödvändigtvis representativ. Dessutom räknar utredaren med att intäkterna kommer att öka eftersom inflaggningsbedöms öka vid en borttagen stämpelskatt. Utredningen utgår således från en dynamisk effekt. Utan ett avskaffande av stämpelskatten och införande av en riktigt konkurrenskraftig tonnageskatt, kommer inflaggnings- och därmed skatteintäkterna sannolikt att minska. Det innebär att utredningens bedömning mycket väl kan vara överskattad.

På motsvarande sätt beräknas kostnaden för ett införande av tonnageskatten till det beräknade skattebortfall som antalet fartyg som går in i systemet hade förväntats generera om de i stället hade omfattats av traditionell beskattning. Även om detta är det traditionella sättet att beräkna kostnaden för införandet av åtgärder av denna typ, bör det understrykas att

utan ett tonnageskattesystem så hade antalet fartyg som istället omfattats av traditionell svensk beskattning varit ytterst få. Dessa fartyg hade istället omfattats av andra länders tonnageskattesystem och de svenska skatteintäkterna från rederi och kringliggande verksamheter som omfattas av traditionell beskattning såväl som den samlade tonnageskatteintäkten hade varit avsevärt lägre.

#### **Kommentarer kring utredningens förslag till finansiering**

Direktiven till utredningen angav att finansieringen ska föreslås på statens utgiftssida. Utredaren pekar på att de föreslagna reformerna är kostnadseffektiva i förhållande till syftet och att finansieringsbehovet måste anses ringa eller måttligt utifrån väntade effekter. Utredaren föreslår att de föreslagna förändringarna finansieras via minskade anslag till Sjöfartsverket samt minskade anslagsmedel till statens infrastruktur.

Det är för Svensk Sjöfarts del oklart om utredaren med den delen av förslaget som avser minskade anslag till Sjöfartsverket (och att verket i sin tur ska höja avgifterna för att täcka underskottet), egentligen avser införandet av en särskild skatt för ändamålet. Med hänsyn till att det redan idag föreligger otydligheter kring hur de medel som Sjöfartsverket tar ut som avgifter får användas förefaller förslaget otillräckligt genomlyst. Detta särskilt som Statskontoret nyligen pekat på att Regeringen behöver tydliggöra hur finansieringsansvaret ska fördelas mellan staten och handelssjöfarten, samt inom vilka områden som anslagen får användas och att omfattningen av verksamheten ska motsvara anslagen.

Den föreslagna finansieringen genom Sjöfartsverkets avgifter är dessutom inte hänförlig till statens utgiftssida. Utredaren förenklar också frågan om vem som i slutändan bär transportkostnaderna, där dessa, även om de inbetalas av rederier och mäklare, i slutändan hamnar som en kostnad för svensk export och import. Att öka kostnaderna för svenska produkter på den internationella marknaden respektive öka kostnaden för import minskar därigenom svensk konkurrenskraft och attraktiviteten för sjöfart som transportslag. Utredarens förslag motverkar därmed både svensk konkurrenskraft och sjöfartens attraktivitet som trafikslag. Att hämta pengarna från andra delar av sjöfarten ökar på inget sätt sjöfartens konkurrenskraft och bör därför inte beredas vidare.

Svensk Sjöfart menar att ett av syftena med förbättringarna är att stärka svensk beredskap och att det därför vore högst olämpligt att finansieringen hämtas från transportområdet eller försvarsområdet inom statens budget. Förekomsten av en svensk handelsflotta är dock avgörande för kompetensförsörjningen varför en viss finansiering från utbildningsområdet borde kunna övervägas. Ett annat alternativ skulle vara att överväga finansiering från miljö- och klimatområdet. Med hänsyn till att nya fartyg, och i synnerhet de med en hög miljöprestanda, bidrar till klimat- och miljöomställningen skulle en viss finansiering kunna ske via budgetområdet klimatpremier där ett av ändamålen är att stimulera överflyttning av godstransporten från väg till bland annat sjöfart.

#### **Avslutande kommentar**

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens höga ambition att stärka svenska rederiers konkurrenskraft. Goda näringsvillkor kommer att bidra till ökad sjöfart, klimatomställning, stärkt beredskap, arbetstillfällen och ett levande maritimt kluster.

Det är dock av stor vikt att inse i vilket kritiskt läge svensk sjöfart befinner sig i och agera skyndsamt och resolut. Svensk sjöfart har under lång tid tappat i konkurrenskraft och har idag rekordlågt antal fartyg under svensk flagg. Inom vissa fartygssegment, flera viktiga för svensk beredskap, saknas idag helt svenskflaggade fartyg. Det är av yttersta vikt att regeringen agerar skyndsamt med att ökat konkurrensförsättningarna för svenska rederier, för att kunna säkerställa svensk försörjning och beredskap inte minst i kristid. Att få på plats en konkurrenskraftig tonnageskatt är avgörande. En tonnageskatt som möjliggör för svenska rederier med svenska fartyg att bedriva trafik i Sverige under ett svenskt tonnageskattesystem är en förutsättning för detta. Sverige behöver få på plats ett system som både möjliggör för svenska rederier som är i Sverige att växa och för rederier som valt att lämna Sverige att komma tillbaka.

Därför är det av stor vikt att utredningens förslag, med de justeringar som föreslås, införs så skyndsamt som processen tillåter. Svensk Sjöfart uppskattar den reformiver som regeringen har visat med uttalade målsättningar och kort utrednings- och remisstid. Det är dock av stor vikt att inse i vilket kritiskt läge svensk sjöfart befinner sig i och agera skyndsamt och resolut. Tillsammans med de andra reformer som regeringen har aviserat, bland annat införande av ett bareboatregister, är vi övertygade om att en tydlig signal ges till de svenska rederierna om att det svenska systemet över tid kommer att vara konkurrenskraftigt. Men det brådskar med åtgärderna.

Svensk Sjöfart och dess medlemsrederier står redo att bistå i eventuella frågor eller kommentarer runt detta remissvar.

Stockholm som ovan

För Svensk Sjöfart



Andreas Hermansson, VD



Pia Berglund, senior advisor