

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Till: [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till: [i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

---

#### YTTRANDE REMISSPROMEMORIA LI2024/00068

Svenska Skeppshypotekskassan avger härmed yttrande över Remisspromemorian Vågade skatter - Navigering i sjöfartens förutsättningar.

#### SKEPPSHYPOTEK

Svenska Skeppshypotek grundades 1929 under namnet Svenska skeppshypotekskassan. Det uttalade syftet med Skeppshypotek var, och är alltjämt, att underlätta finansieringen av fartyg för svenska rederier och därigenom medverka till handelsflottans förnyring. Detta gör Skeppshypotek genom att lämna lån till svensk rederiverksamhet eller till utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande. Utlåningen till rederierna sker mot betryggande säkerhet - i huvudsak i form av inteckning i skepp.

Skeppshypotek har idag en mångfacetterad roll där Skeppshypotek är både långgivare, garant, diskussionspartner och rådgivare till sina kunder, dvs. låntagarna. Skeppshypoteks roll har under åren kommit att förstärkas och blivit alltmer väsentlig för sjöfarten, inte minst då banker och andra finansieringsinstitut har valt att lämna marknaden.

#### SAMMANFATTNING

För att uppnå huvudmålet, att få fler fartyg under svensk flagg så att en hållbar beredskap inom sjöfart uppnås, har Skeppshypotek följande kommentarer.

Skeppshypotek ställer sig positiv till promemorians väsentliga huvuddrag men har, som utvecklas närmare nedan, synpunkter på att utredningen inte har beaktat den administrativa hanteringen av inteckning i skepp som är omodern och som behöver moderniseras.

Skeppshypotek har också synpunkter på förslaget att möjlighet till tonnagebeskattning inte ska finnas för sjötrafik som sker i upphandlad form och att fartyg inom tonnageskattesystemet till viss del måste gå i internationell fart. Skeppshypotek anser vidare att rimliga övergångsregler måste införas för att hantera överavskrivningsfonden för de rederier som går in i tonnageskattesystemet.

#### INLEDANDE KOMMENTARER

Skeppshypoteks uppfattning är att det är av mycket stor vikt att åtgärder vidtas för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och för att ge Sverige förutsättningar att kunna attrahera rederier och nyinvesteringar. Skeppshypotek välkomnar därför flertalet av de förändringar som utredningen föreslår.

För att rederier med fartyg under svensk flagg ska kunna konkurrera måste Sverige ha villkor som är konkurrenskraftiga i jämförelse med våra grannländer i Norden och inom EU. I dag har Sverige villkor som gör det svårt att attrahera rederier som vill registrera sina fartyg under svensk flagg. Detta behöver förändras och alla steg som tas för att stärka svenska rederiers konkurrenskraft är steg i rätt riktning. Skeppshypotek förespråkar att dessa steg tas i rask takt för att påskynda denna viktiga process.

### REGLERNA OM PANTBREV OCH HANTERINGEN HOS REGISTERMYNDIGHETEN

Stämpelskatten är en fråga som i allra högsta grad påverkar Skeppshypoteks kunder och som Skeppshypotek ser har en direkt påverkan på rederiernas beslut att inte flagga svenskt. Att stämpelskatten avskaffas kommer innebära att en uppenbar konkurrensnackdel försvinner. Vilket är mycket positivt.

Enligt Skeppshypotek, som enbart lämnar lån mot säkerhet i skepp, är administrationen av det svenska fartygsregistret både gammalmodig och omständlig. Trots att utredningen syftar till att göra det mer attraktivt att flagga svenskt tar utredningen överhuvudtaget inte det omoderna administrativa förfarandet i beaktande.

Skeppshypotek anser att de regler som reglerar inteckningsförfarandet är i behov av att moderniseras och menar att det vore lämpligt att så sker i samband med att de övriga föreslagna förändringarna genomförs.

Skeppshypotek förespråkar en reform som innebär att pantbrev inte längre ska behöva utfärdas i skriftlig form. Utöver skriftliga pantbrev av det slag som förekommer i dag anser Skeppshypotek att det också ska kunna utfärdas datapantbrev genom att den inteckning som svarar mot pantbrevet registreras digitalt, liksom datapantbrev vid inteckning i fastighet.

Det nuvarande systemet med enbart fysiska pantbrev medför tidsödande och kostnadskrävande hantering av pantbreven. Eftersom pantbreven behandlas som värdehandlingar uppkommer kostnader för transporter, kontroller och arkivering. Det tar också mer än ett år för att döda en förkommen panthandling, vilket försvårar en försäljning av ett fartyg.

Enligt Skeppshypotek bör ett pantbrevslöst panträttssystem övervägas. Det med följd att enbart datapantbrev används. Ett sådant system skulle ligga väl i linje med den totala övergången från traditionell pappershantering till förmån för digital hantering som har pågått i övrigt i samhället under en längre tid.

Det är givetvis väsentligt att det nya systemet kan förenas med den grundläggande strukturen i sjölagens pantsättningsregler. Då motsvarande reform genomfördes på fastighetspanträttens område för länge sedan bör det även gå att införa för inteckning i skepp.

Utöver att hanteringen av pantbrev behöver moderniseras ser Skeppshypotek att en förändring av 2 kap. 15 § sjölagen borde göras. Idag utförs endast registreringsärenden kl. 12.00 helgfri vardag. Detta gör det svenska registret väldigt byråkratiskt när ett fartyg skall byta till eller från svensk flagg. De stora fartygsregistren ligger i andra tidzoner, vilket kan skapa stora problem när det svenska registret endast har öppet vid ett tillfälle per dag. Under tiden ett fartyg är utanför fartygsregister är det nationslöst. Enligt Skeppshypotek är det rimligt att registreringsärenden ska kunna tas upp löpande under kontorstid varje helgfri vardag. Vidare anser Skeppshypotek att det är rimligt att mot extra ersättning kunna få registreringsärenden upptagna även utanför kontorstid.

### FÖRÄNDRINGAR I TONNAGESKATTESYSTEMET

Utredningen föreslår flera ändringar i det svenska tonnageskattesystemet som syftar till att göra systemet mer tillgängligt och attraktivt så att fler fartyg registreras med svensk flagg. Skeppshypotek anser att det av vikt att den svenska tonnageskatten ligger mer i linje med vad som gäller i andra länder och bedömer att förslagen i utredningen i flera avseenden är bra.

Skeppshypotek anser däremot att det vore fel att ha ett undantag så att upphandlad sjötransport inte är kvalificerade för tonnageskattesystemet. Ett sådant undantag kan knappast anses ligga i linje med ambitionen att få in fler fartyg under svensk flagg.

Framförallt då förslaget innebär att rederier med fartyg under svensk flagg troligtvis inte kommer att kunna vara konkurrenskraftiga i svenska upphandlingar om svensk sjötrafik. Rederier med fartyg under svensk flagg konkurrerar om den upphandlade trafiken med rederier som flaggat sina fartyg under annan EU-flagg som kan ingå i dessa länders tonnageskattesystem. Detta innebär till exempel ett stort problem för den upphandlade Gotlandstrafiken som i allra högsta grad är utsatt för internationell konkurrens och som dessutom har ett stort beredskapsvärde för Sverige.

Skeppshypotek delar inte utredarens syn på att de ekonomiska förutsättningarna i stället bör inkluderas i upphandlingens förutsättningar och hanteras därigenom.

Skeppshypotek anser vidare att kravet på viss andel i internationell fart för att kvalificera för tonnageskatt ska tas bort helt i stället för att minska till 10 %, det förutsatt att det är fråga om internationellt konkurrensutsatt trafik.

Svenska rederier som bedriver kvalificerad verksamhet med kvalificerade fartyg måste kunna kvalificera för tonnagebeskattning oaktat vilken trafik de bedriver. Risker är annars att reglerna medför att rederier väljer något annat land för tonnagebeskattning. Något som skulle gå rakt emot den ambition som nu finns att göra det svenska registret till ett mer attraktivt alternativ.

#### HANTERINGEN AV OBESKATTADE RESERVER NÄR ETT REDERI GÅR IN I TONNAGESKATTESYSTEMET

Det är positivt att utredningen föreslår en reformation av den nuvarande hanteringen av överavskrivningsfonden. Skeppshypotek är däremot tveksam till om de föreslagna reformerna är tillräckliga.

Skeppshypotek anser att det måste införas rimliga infasningsregler i tonnageskattesystemet avseende hanteringen av obeskattade reserver. En nedtrappning av överavskrivningarna i systemet, likt de som finns i Finland och Danmark, bör införas även i det svenska systemet och Skeppshypotek förespråkar att inspiration hämtas från hur våra grannländer i Norden har hanterat frågan.

---

Göteborg den 22 mars 2024

Arne Juell-Skielse  
VD Svenska Skeppshypotekskassan