



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

Göteborg 23 mars 2024

**Remissvar: Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar**

**Er beteckning: Ref/dnr: LI2024/00068**

Sveriges Skeppsmäklareförening tackar för möjligheten att lämna synpunkter på ovanstående förslag.

Eftersom förslagen mest rör de svenska rederierna, som inte organiseras av oss, vill vi bara framföra följande:

Vi ställer oss helt bakom intentionerna att försöka stärka den svenska rederinäringen!

Vi ställer oss även bakom borttagandet av stämpelskatten.

När det gäller förslagen till ändringarna i tonnageskattesystemet och kraven på kvalificerade områden anser vi att det vore bättre att helt ta bort kravet på procentsatser på resor i internationell trafik och ersätta dem med en skrivning om att fartyget måste arbeta i internationell konkurrens för att ingå i tonnageskattesystemet.

Vi välkomnar också att specialsjöfarten ska kunna ingå i tonnageskattesystemet, i alla fall de rederier som befinner sig i internationell konkurrens.

Gällande upphandlad trafik utgår vi ifrån att det bara är en tankekurpa. Självklart ska inte skärgårdstrafiken ingå, inte med vårt förslag på skrivning gällande vilka som ska ingå i tonnageskattesystemet; dvs de som arbetar i internationell konkurrens.

Om en upphandling däremot görs i internationell konkurrens bör den kunna ingå i tonnageskattesystemet, precis som den internationella konkurrenten antagligen gör i sin flaggstat.

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)

Vi har dock en mycket allvarlig invändning till förslaget som gäller finansieringen. Vi protesterar å alla våra medlemmars vägnar till att de 55 miljoner SEK som förslaget förmodas kosta skulle finansieras genom höjda farledsavgifter.

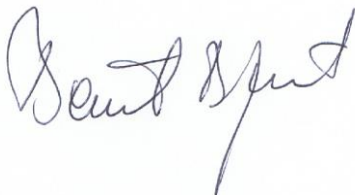
Vi kräver sänkta farledsavgifter, absolut inte höjda.

Detta blir extra nödvändigt nu när sjöfarten införlivas med EU:s utsläppshandelsystem. Vi motsätter oss särskilt skrivningarna om att farledsavgifterna kan höjas för att det ändå mest är utländska rederier som betalar dem. Det är svensk industri och svenska konsumenter som betalar i slutändan. Men om vi ändå tänker att det är utländska redarna som betalar för att vi ska stötta de svenska så är jag helt säker på att det strider mot EU:s konkurrensregler.

Avslutningsvis hoppas vi att förslagen ovan, med Svensk Sjöfarts invändningar tillvaratagna, åter ska få den svenska handelsflottan att blomstra, eller i alla fall öka markant.

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD

Postgatan 4

Telefon: 031 13 34 94

411 13 Göteborg

[berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)

Sveriges Skeppsmäklareförening representerar 117 medlemsföretag som är verksamma inom:  
\* **fartygsagentur** (ger service åt rederierna/befälhavaren i hamn och sköter all inrapportering till MSW)

\* **linjeagentur** (representerar eller ÄR det utländska container- eller rororederi som bedriver verksamhet på Sverige)

\* **befraktningmäklare** (parten mellan rederiet med tillgängligt fartyg och industrin som behöver få en transport utförd)

\* **köp- och försäljningsmäklare** (parten mellan det fartygssäljande rederiet och det köpande)