

**Datum**  
2024-03-18

**Diarienummer**  
Utr2024/10

**Ert diarienummer**  
LI2024/00068

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

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

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

## Vågade skatter – Navigering i sjöfartens förutsättningar

### Bakgrund och övergripande om förslaget

En utredare har haft i uppdrag att analysera om det finns skäl att avskaffa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om in-teckning i skepp samt föreslå åtgärder för att utveckla systemet med tonnagesbeskattning. I promemorian redovisas förslag om att avskaffa stämpelskatten samt åtgärder för att utveckla systemet med tonnagesbeskattning. Tonnagesbeskattning innebär, till skillnad från traditionell beskattning, att verksamheten schablonbeskattas vilket ökar möjligheterna att i tid planera för kostsamma fartygsinvesteringar och därmed kunna kvitta vinster mot förluster. För den som uppfyller villkoren för tonnagesbeskattning är det frivilligt att ansluta till systemet.

Förslagen i promemorian syftar till att öka svensk sjöfarts konkurrenskraft på den internationellt konkurrensutsatta sjötrafikmarknaden och stärka förutsättningarna för att bedriva verksamheten under svensk flagg.

### Trafikanalys synpunkter på förslagen

Trafikanalys kan inledningsvis konstatera att det finns en rad omständigheter som kan behöva åtgärdas för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och attrahera till att flagga svenskt. Den i omvärlden pågående regelkonkurrensen framkallar behov av att också Sverige anpassar sina villkor om vi vill kunna delta på den internationella sjöfartsmarknaden med svenska fartyg. Trafikanalys välkomnar därför förslagen om ett avskaffande av stämpelskatten och en justering av den svenska tonnageskatten mer i linje med vad som gäller i andra länder. Trafikanalys instämmer med utredaren om att det ger goda förutsättningar att förbättra konkurrensvillkoren till nytta för svenskflaggad respektive svenskkontrollerad sjöfart.

Trafikanalys instämmer däremot inte med utredningens förslag om att fartyg inom tonnageskattesystemet alltid i någon utsträckning måste gå i internationell fart eller att fartyg som går i upphandlad trafik inte ska kunna vara kvalificerade för tonnageskatt. Det riskerar att utestänga fartyg utsatta för internationell konkurrens i exempelvis specialsjöfart och minska konkurrensen i offentligt upphandlad trafik såsom Gotlandstrafiken. Trafikanalys tycker heller inte att finansieringen av förslagen bör ske

genom att minska Sjöfartsverkets anslag, utan skulle föredra att den i stället hämtades från Trafikverkets budget, ett alternativ med mindre snedvridande effekter.

I det fortsatta yttrandet utvecklar Trafikanalys dessa synpunkter närmare.

### **Trafik utsatt för internationell konkurrens bör kunna ansluta till svensk tonnageskatt**

Bland ändringarna av tonnageskatten är enligt Trafikanalys särskilt välkommet att den föreslås utvidgas vad gäller kvalificerad verksamhet<sup>1</sup> och att fartområdet för fartygen görs större. Bland annat föreslås att tidigare bestämmelse om att fartyg huvudsakligen ska användas i internationell fart eller i inrikes fart i annat land ändras till att "fartyg används i trafik som åtminstone i ringa omfattning sker i internationell fart, eller används i inrikes fart i ett annat land." Förutom att minska osäkerheter om huruvida rederier kan ta tillfälliga inrikes uppdrag, lyfter det betydelsen av att även inrikes trafik kan vara utsatt för internationell konkurrens och att därför konkurrensvillkoren ska vara så lika som möjligt som de som gäller på den internationella marknaden.

Enligt Trafikanalys uppfattning är det ett steg i rätt riktning att gränsen sänks märkbart från vilken fartygen måste användas i internationell fart från dagens 75 procent till, enligt utredarens förslag, åtminstone 10 procent. Trafikanalys vill dock påpeka att då gränsen inte sätts till noll, liksom att utredaren föreslår ett uttryckligt undantag för upphandlad sjötransport att ansluta till tonnageskatt, innebär ett problem för särskilt den upphandlade Gotlandstrafiken som i högsta grad är utsatt för internationell konkurrens. Med föreslagna regler kommer utländska rederier med möjlighet att ansluta till tonnageskattesystem i andra länder, som inte har krav på internationell fart, att ha en fördel framför svenska rederier som inte kan ansluta till svensk tonnageskatt.

För att få ett tillräckligt antal anbudsgivare vid upphandlingstillfället är det viktigt att lika villkor gäller för alla anbudsgivare. I ljuset av skärpta miljö- och klimatkrav i samband med sjöfartens omställning blir det än viktigare att rederierna ges samma förutsättningar att klara de ofta kostsamma investeringar som åtaganden i framtida upphandlade kontrakt kommer att innebära. Det är också ur ett beredskapsperspektiv viktigt att vi inte missgynnar svenskflaggade fartyg.

Gotlandstrafiken är därtill speciell på så vis att den, förutom att i stort sett ensam stå för all inrikes färjetrafik i Sverige, uppgår till betydande samhälleliga kostnader. Vikten av att kunna få till stånd en effektiv och fungerande konkurrens vid upphandling av denna trafik talar enligt Trafikanalys för att inte avgränsa bort möjligheten att ansluta till tonnageskattesystemet för fartyg som ska gå i denna trafik. Trafikanalys har dessutom i övrigt svårt att förstå argumenten för att utesluta nationell fart och upphandlad trafik från möjligheten att ansluta till tonnageskattesystemet.

### **Finansieringen bör inte ge upphov till snedvridande effekter**

Beträffande finansiering av förslagen föreslår utredningen att den ska ske genom minskade anslagsmedel till Sjöfartsverket, som eventuellt kan kompletteras med minskade anslag till utveckling av statens infrastruktur. Minskade anslag till

---

<sup>1</sup> Till exempel specialsjöfart och att fartygsstorlek sänks från 100 brutto till 20.

Sjöfartsverket givet en i övrigt bibehållen verksamhet, innebär dock att verket tvingas höja farledsavgifterna, något som i sig har negativ inverkan på sjöfartens konkurrenskraft, vilket också utredningen påpekar.

Enligt utredningen torde emellertid denna effekt vara begränsad, detta med hänvisning till tidigare beräkningar som visar att farledsavgifter vanligtvis utgör en mindre del av de totala transportkostnaderna. Resonemanget tar dock inte hänsyn till den påverkan avgifterna kan ha på segment inom sjöfarten med en mer direkt konkurrensytta till andra trafikslag, främst vägtrafik. Ett exempel är sjötransporter som går i slingor utmed kusten med dellastning i flera olika hamnar. I dessa transporter kan tillkommande farledsavgifter utgöra en så pass stor del av priset att den hindrar transportköpare från att välja sjötransporter framför vägtransport.

Utredningen menar också att den föreslagna finansieringsmodellen med ökade farledsavgifter skulle förstärka miljöstyrningen som finns i farledsavgifterna och att merparten av avgiftshöjningen skulle komma att betalas av utländska rederier. En förutsättning för detta är dock att de ökade avgifterna inte leder till att utländska rederier väljer att trafikera andra farvatten än de svenska. Tidigare utredningar, bland annat av Trafikanalys<sup>2</sup>, har också visat att miljöstyrningen i farledsavgifterna inte har bedömts kunna ge någon större effekt. Detta till följd av att de, utifrån deras syfte att kunna finansiera Sjöfartsverkets verksamhet, endast i mindre utsträckning är klimat- och miljödifferenterade. För att kunna utforma en mer effektiv klimatstyrning i avgifterna förutsätts därför tilläggsfinansiering i form av permanenta anslag.

Enligt Trafikanalys uppfattning borde man därför överväga att finansieringen i stället hämtas från Trafikverkets anslag, med mindre risk för snedvridande effekter.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Pia Bergdahl. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör

---

<sup>2</sup> Trafikanalys PM 2017:19, Trafikanalys PM 2022:9