

Finansdepartementet

Till: fi.remissvar@regeringskansliet.se

2024-11-05

Diarienummer Fi2024/02015

Remissvar: Slopad Stämpelskatt vid in-teckning i skepp

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.

Föreningen Svensk Sjöfart välkomnar det presenterade förslaget om slopad stämpelskatt vid in-teckning i skepp som föreslås träda i kraft från 1 juli 2025. Förslaget som presenterats är efterlängtat av den svenska rederibranschen och ju tidigare denna viktiga reform kan vara på plats desto bättre. Frågan brådskar då flera svenska rederier har fartyg i order för leverans under hösten 2024 och under våren 2025.

I takt med att de svenskflaggade fartygen minskat under en längre tid på grund av vikande konkurrenskraft av det svenska registret är det angeläget att agera med beslutsamhet för att vända den negativa utvecklingen, varför slopad stämpelskatt är ett steg på vägen. Genom att underlätta för rederier att finnas i det svenska registret är slopad stämpelskatt en viktig åtgärd för att stärka konkurrenskraften för rederierna, vilket påpekas i utredningen, detta genom att minska deras kostnadsbas i synnerhet då sådana avgifter inte tillämpas i majoriteten av EU-länderna, för att inte säga övriga världen. Givet situationen idag med stämpelskatt, som förekommer i Sverige men inte på andra håll konstaterar utredningen ”att de rederier som väljer att registrera sina fartyg i det svenska registret antas ha en förhållandevis stark koppling till Sverige”. Genom att slopa skatten kan vi locka hem svenska rederier från andra register som trots allt helst skulle vilja vara registrerade i Sverige och beroende på utvecklingen av sjöfartens konkurrenskraft i stort på sikt locka även andra rederier att välja Sverige. I ljuset av det beredskapsarbete som Sverige rustar inför är den svenska handelsflottan central, och då är förslag som detta mycket välkommet.

Skatten motiverades tidigare med att den motsvarades av kostnaderna för inspektionsverksamheten något som inte längre är fallet. Idag finansieras myndighetens inspektionsverksamhet av direkta avgifter.

För ett enskilt rederi som har gjort investeringar i moderna miljövänligare fartyg, som är runt 20–30 % dyrare än ett konventionellt fartyg, innebär ett borttagande av stämpelskatten minskade kostnader i sammanhanget. Med hänsyn till att motsvarande skatt inte finns i flera andra länder inom EU, har skatten motverkat att fartyg flaggas i Sverige. Utredningen nämner att borttagande av stämpelskatten inte har någon effekt på miljön, vilket vi argumenterar emot, då vi ser att det har positiv effekt vid investeringar i nya dyrare och miljövänligare fartyg. De rederier som satsar mest på miljö och klimat har därför fått betala mest. Internationellt är Sverige ledande i många delar inom miljövänliga fartyg. Kapital för att genomföra klimat- och miljöinvesteringar som går utöver lagstiftningen är redan idag

betydligt mer komplexa att bygga och har en högre kapitalkostnad. Ovanpå detta innebär nuvarande ordning att klimat- och miljöinvesteringar i svenskflaggade fartyg drabbas av en särskild straffskatt genom stämpelskattens utformning.

I en rapport som tagits fram av Blå Tillväxt (Svensk Sjöfart, Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen gemensamt) framgår det att svenska rederier vill flagga svenskt, men att de anser att stämpelskatten är ett av de största hindren för att göra det. Detta bekräftas också av en internationell jämförelse som visar att svenska fartyg flaggas ut till länder som inte har stämpelskatt för inteckning av fartyg. De länder dit det är vanligast att fartyg som varit registrerade i det svenska fartygsregistrets flaggas ut är Norge, USA, Holland, Cypern, Gibraltar, Malta, Danmark, Finland, Storbritannien och Nordirland samt Färöarna. Ingen av dessa länder har stämpelskatt eller någon skatt/avgift som sammantaget motsvarar de svenska. Vidare är frågan om en väl fungerande flaggstat en viktig faktor. Det är därför av stor vikt att de ytterligare åtgärder som nu ligger på regeringens bord: tonnageskatt, och ett register för fartygsregistrering följs av en satsning på Transportstyrelsens roll som flaggstatsadministration. Vi är oroadade över myndighetens bristande resurser och därmed kompetens inom sjöfartsområdet.

Det remitterade förslaget innebär att stämpelskatten i skepp slopas från och med den 1 juli 2025. Detta beräknas minska statens intäkter med 5 miljoner kronor 2025 och 10 miljoner kronor 2026 och framåt, enligt Finansdepartementet och drar slutsatsen att det har liten påverkan för staten. Enligt Svensk Sjöfarts mening kan skatteintäkterna dock öka genom ökad inflaggning exempelvis i form av tonnageskatt, bolagsskatt, såväl som olika specialskatter som ex. spelskatt. Genom att fartygen flaggas i Sverige ökar annan verksamhet i land ex. på rederikontor, advokatbyråer, finansiering, försäkring mm, vilket också leder till ökade skatteintäkter från dessa verksamheter. Dessa positiva dynamiska effekter av ökad verksamhet som dras till Sverige framgent ska inte underskattas. Bortsett från att detta i sig ökar statens intäkter har ökningen av antalet svenskflaggade fartyg även en viktig betydelse för sysselsättningen och nödvändig och positiv inverkan på det svenska totalförsvaret.

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens uttalade ambitioner om att ta ett helhetsgrepp om svenska rederiers konkurrenskraft. Det är nu viktigt för att regeringen går vidare med att presentera ett förslag på ett konkurrenskraftigt tonnageskattesystem i Sverige, så väl som en konkurrenskraftig nettomodell som funkar för alla typer av internationellt konkurrensetsatt sjöfart.

Stockholm som ovan

För Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder