

”Sverige är geopolitiskt en ö. Öar
behöver en egen handelsflotta.”

RAPPORT: STÄMPELSKATTENS PÅVERKAN PÅ SVENSK KONKURRENSKRAFT



BLÅ TILLVÄXT

Ett samarbete mellan Svensk Sjöfart, Sjöbefälsföreningen och Seko sjöfolk

Sammanfattning

Sverige har goda förutsättningar för att bygga upp en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. Avgörande för att det ska kunna ske är att regering och riksdag garanterar förutsägbara och långsiktigt konsekventa villkor för näringen. I den här rapporten framgår det att svenska rederier vill flagga svenskt, men att de anser att stämpelskatten är ett av de största hindren för att flagga svenskt. Detta bekräftas också av en internationell jämförelse som visar att svenska fartyg flaggas ut till länder som inte har stämpelskatt för inteckning av fartyg.

Dessutom bestraffar den svenska stämpelskatten de rederier som satsar mest på miljö och klimat, då dessa drabbas av en särskild straffskatt genom stämpelskattens utformning.

Därför föreslår Blå Tillväxt att stämpelskatten bör ersättas av en stämpelavgift som täcker den faktiska administrativa kostnaden för myndighetens arbete, i syfte att främja sjöfartens klimatomställning och öka antalet svenskflaggade fartyg. En sådan stämpelavgift kommer att långsiktigt öka statens intäkter, inte minst för att de rederier som flaggar svenskt ofta väljer att gå in i tonnageskattesystemet om den möjligheten ges. Dessutom skulle stämpelavgiften bädda för att fler rederier investerar i miljöeffektiva fartyg med svensk flagg. 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.

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning och syfte	4
Bakgrund	4
Politiska mål som rör sjöfarten	4
Sjöfartens betydelse för Sverige	4
Svenskflaggade fartyg utveckling över tid	5
Den svenska stämpelskatten för fartyg	5
Internationell jämförelse	5
Konsekvenser av stämpelskatten	6
Svenska rederier vill flagga svenskt, men gör det inte	6
En majoritet ser stämpelskatten som ett hinder	6
Framtiden och svenskflaggade fartyg	7
Stämpelskatten bestraffar miljö- och klimatinvesteringar	7
Möjligheter med att införa stämpelavgift	7
Andra sjöfartspolitiska åtgärder av betydelse	7
Tre rederier om vad som varit viktigt vid flaggbyte	8
Meddelande till politiker från svenska redare	10

Inledning och syfte

Det finns många samhällsvinster för Sverige med att bygga upp en konkurrenskraftig och hållbar sjöfart. Avgörande för att det ska kunna ske är att regering och riksdag garanterar förutsägbara och långsiktigt konsekventa villkor för näringen. En av dessa är att ersätta stämpelskatten för fartyg med en stämpelavgift. Kostnaden för denna åtgärd är försumbar i förhållande till vad det kan ge för samhällsekonomiska vinster. Vinsterna genereras bland annat med ökade skatteintäkter till staten, då fler fartyg med svensk flagg ger goda samhällseffekter i form av hållbara och klimatsmarta transporter, fler jobb och ökad tillväxt.

Syftet med denna rapport är att konkret beskriva möjligheterna med att ersätta stämpelskatten med stämpelavgift för Sverige ur både ett ekonomiskt perspektiv och ett miljö- och klimatpolitiskt perspektiv.

Rapporten är framtagen av Blå Tillväxt – ett samarbete mellan Föreningen Svensk Sjöfart, Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen som syftar till att öka medvetenheten om sjöfartens betydelse för arbetsmarknaden, miljön och tillväxten.

Bakgrund

Politiska mål som rör sjöfarten

Det finns en samsyn över partigränserna i Sveriges riksdag om målsättningen att öka antalet svenskflaggade fartyg. Den svenska sjöfarten är en viktig kraft för klimatomställningen och för att Sverige ska uppnå miljömålen, men också en viktig tillväxtbransch för sysselsättning som dessutom kan bidra till att stärka vår handel och öka Sveriges BNP.

För att Sverige ska uppnå ett effektivt och klimatsmart transportsystem behöver alla trafikslag användas på bästa sätt. Sverige har också uttalat ett tydligt mål i den nationella godstransportstrategin att flytta gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. Där slås det också fast att väl fungerande godstransporter är en förutsättning för ett livskraftigt Sverige och för att svenska företag ska kunna exportera sina varor. ”Att sund konkurrens, ordning och reda och schysta villkor är viktigt”.¹

Regeringen har tagit ett helhetsperspektiv för att främja de maritima näringarna och har lagt fast följande vision för det fortsatta arbetet: Konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Arbetet är även i enlighet med Sveriges åtaganden enligt Agenda 2030.

Sjöfarten är en viktig faktor för klimatomställningen och för att uppnå nationella och internationella miljömål. Att satsa på en hållbar och konkurrenskraftig svensk sjöfart rimmar också väl med regeringens näringspolitiska mål att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag.

Sjöfartens betydelse för Sverige

Handelssjöfarten transporterar ett vanligt år närmare 90 procent av alla varor till och från Sverige, 30 miljoner passagerare per år till och från svenska hamnar och sjöfarten sysselsätter i Sverige cirka 10 000 personer. Sjöfarten är också central för svensk besöksnäring och industrins konkurrenskraft. Dessutom omsätter den maritima näringen varje år cirka 160 miljarder kronor och står för ungefär 2,2 procent av den totala nettoomsättningen i Sveriges näringsliv.

Att det finns en stark svensk sjöfartssektor är viktigt ur flera perspektiv. Sjöfarten är ett mycket energieffek-

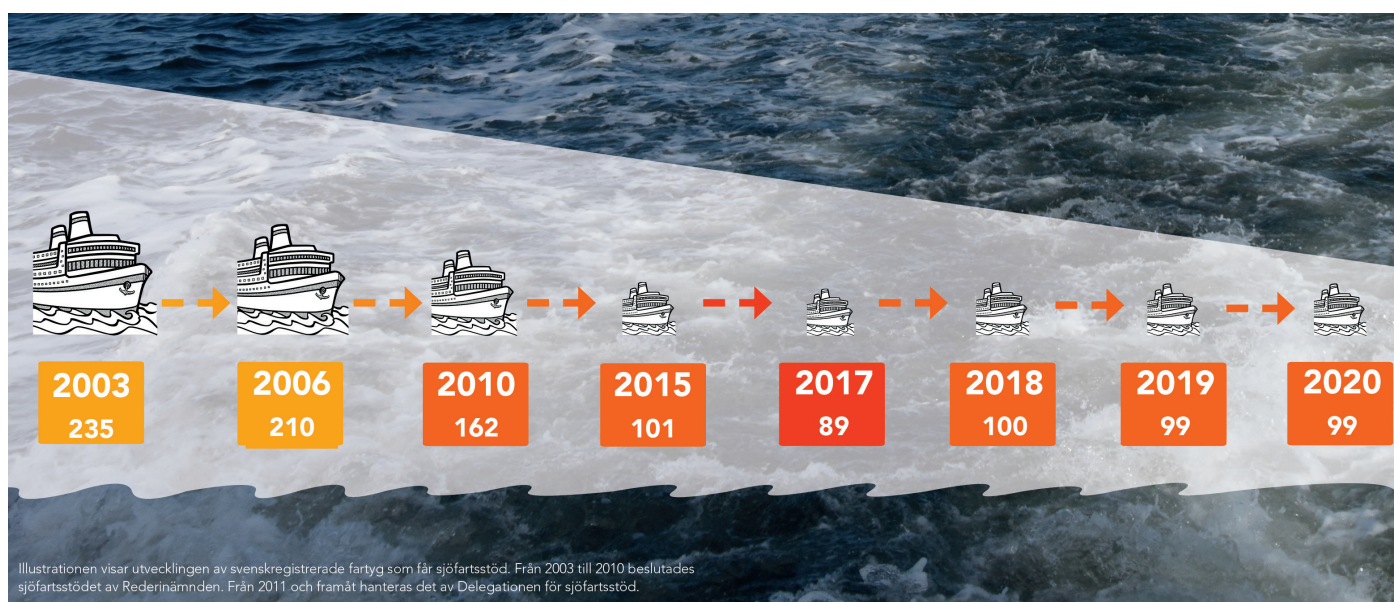
¹Godstransportstrategin, s. 32 https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi?TSPD_101_R0=08054bd396ab20001efd-27214935c7b7870ccce3096c8114debf9a79697c3454356a6e16c1d6be8086e43f134143000d703312385adc42169b8154483752997da-7626ed5b1a0de306fe8341f04302ab1ed34a65bd5800375ecc8498abc662

två transportslag och transporter till sjöss kan därmed bidra till att minska klimatpåverkan. Sjöfarten kan även avlasta den hårt belastade landinfrastrukturen i större utsträckning och kan därmed minska trängsel och utsläpp på land. En positiv konsekvens av att använda sjöfarten mer är dessutom att samhället då inte behöver lägga lika stora resurser på byggnation och underhåll av infrastrukturen. Sverige och EU har därför bland annat ett mål om att flytta gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart.

Sjöfarten är även jobbskapande och exempelvis ger fler svenskflaggade fartyg ökad sysselsättning och en stark svensk sjöfart skapar ekonomisk tillväxt och ökad BNP. Dessutom är en stark svenskkontrollerad handelsflotta central för varuförsörjning och transporter av samhällsviktig personal i både krig-, kris- och fredstider.

Svenskflaggade fartyg utveckling över tid

Under lång tid har den tidigare starka svenska handelsflottan minskat drastiskt, från 235 fartyg till 89 mellan 2003 och 2017, då det vände och för första gången på länge flaggade flera fartyg in till Sverige och i slutet av 2018 hade vi 100 svenskflaggade fartyg. Detta trendbrott är ett resultat av att förutsättningarna för den svenska sjöfarten har förbättrats. Därefter har utvecklingen tyvärr gått trögt och coronapandemin 2020 har försvårat situationen för framförallt färjetrafiken avsevärt då passagerartrafiken har minskat kraftigt.



Den svenska stämpelskatten för fartyg

Alla svenskflaggade fartyg över en viss storlek måste vara registrerade i fartygsregistrets skeppsdel. För detta måste rederiet betala en registreringsavgift. Utöver denna måste rederiet även betala en stämpelskatt som beräknas på inteckningsbeloppet och är 0,4 procent. Stämpelskatten måste betalas innan pantbrev lämnas ut. Skatten motiverades tidigare med att den motsvarades av kostnaderna för inspektionsverksamheten, vilken idag är självfinansierad. Dessutom saknar stämpelskatten motsvarighet i andra länder.

Intäkterna från den samlade svenska stämpelskatten uppgick enligt uppgifter från Transportstyrelsen i genomsnitt till ungefärliga 7,4 miljoner kronor per år under perioden 2017–2020, eftersom att få rederier flaggade in till Sverige. Skatten varierar dock över tid och under 2017 uppgick skatteintäkterna till 2,8 miljoner kronor, 2018 till 10,9 miljoner kronor, 2019 till 7,0 miljoner kronor och 2020 till 8,4 miljoner kronor. Den kraftiga ökningen under 2018 kan hänföras till engångseffekter beroende på dels förändringar i möjligheterna till inteckningar, dels till nybyggnation av större passagerarfartyg för trafik mellan destinationer i Sverige.

Internationell jämförelse

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 en stämpelskatt vid inteckning av fartyg.

Konsekvenser av stämpelskatten

Svenska rederier vill flagga svenskt, men gör det inte

Enligt Sveriges rederier har merparten de senaste fem åren funderat på att flagga svenskt. Av dem som besvarade Blå Tillväxts enkät "Svenska rederier om stämpelskatten" menade 88 procent att så var fallet. Totalt rör det sig om cirka 60 fartyg som skulle kunna ha fått svensk flagg. Av 22 rederier valde dock endast 6 rederier att flagga samtliga fartyg svenskt, medan 4 rederier valde att delvis flagga sin flotta svenskt.

En majoritet ser stämpelskatten som ett hinder

Hinder för att flagga svenskt som nämns av rederierna är bland annat att andra flaggor är bättre kommersiellt och att regelverk sätter stopp. Andra menar att bemanningsreglerna och lönekostnader är ett hinder samt att stämpelskatten gör det för kostsamt att flagga om. Cirka 70 procent av de som besvarat enkäten menar att stämpelskatten är ett ganska eller mycket stort hinder för att flagga svenskt.

Medan 25 procent av de tillfrågade rederierna i enkäten svarat att de har fartyg som ingår i det svenska tonnageskattesystemet, uppger resterande rederier följande hinder för att gå in i det svenska tonnageskattesystemet:

- Regeln om resor inom Sverige
- Fartområde
- Svårighet att ta ut och in fartyg
- Svårt för kustsjöfarten
- Hanteringen av obeskattade reserver
- Komplicerat system

För 90 procent av de som besvarade enkäten är det också mycket viktigt att nettomodellen återställs. Förändringen av nettomodellen har av rederierna som besvarat enkäten lett till sämre lönsamhet och högre kostnader, skapat en stor osäkerhet och gjort att rederier avvaktat med att flagga svenskt.

Fakta: Om enkäten "Svenska rederier om stämpelskatten"

Under april 2021 genomförde Blå Tillväxt en digital undersökning, där en enkät skickades till samtliga av branschorganisationen Svensk Sjöfarts 55 medlemsrederier, varav 26 rederier valde att besvara enkäten.

Hur stort hinder är stämpelskatten för att flagga svenskt?

■ Responses



Framtiden och svenskflaggade fartyg

Av de rederier som besvarat enkäten menade 11 rederier att man funderar på flagga svenskt de närmsta fem åren. Potentiellt skulle cirka 30 fartyg kunna bli berörda enligt rederierna som besvarat enkäten.

Den svenska flaggan är enligt rederierna attraktiv enligt flera olika perspektiv och många nämner det faktum att man är ett svenskt företag och därför vill ha den svenska flaggan på sitt fartyg. Andra faktorer som nämns är:

- Att man vill säkerställa framtiden för det svenska sjöfartsklustret
- Bra villkor för sjömän
- Bra system för tonnageskatten
- Bygger kompetens
- Språket
- Lokalt samarbete

Stämpelskatten bestraffar miljö- och klimatinvesteringar

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) har genomfört en studie "Decarbonising Maritime Transport - The Case of Sweden" som visar att svenska rederier ligger mycket långt fram vad avser utvecklingen av miljövänliga fartyg och är i många delar världsledande. Även om sjöfarten i grunden är ett klimatsmart transportslag är det viktigt att sjöfarten satsar på utveckling och investering i ny teknik för en klimatomställning. Fartygsinvesteringar innebär i sig stora kapitalinvesteringar, att i tillägg till detta utrusta fartyg med miljöteknik som går utöver minimikraven innebär att dessa investeringar ökar. För att få lån krävs säkerhet som garanteras genom pantbrev. Pantbreven är kopplade till stämpelskatten om 0,4 procent i Sverige. 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 gör än större investeringar och erhåller då en högre stämpelskatt. De som satsar mest på miljö och klimat måste alltså betala mest. Kapital för att genomföra klimat- och miljöinvesteringar som går utöver lagstiftningen är redan idag svårare att få fram 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.

Möjligheter med att införa stämpelavgift

Enligt enkäten "Svenska rederier om stämpelskatten" är stämpelskatten ett av de största hindren för att flagga svenskt. Fackföreningarna och branschorganisationen har identifierat att stämpelskatten bör ersättas av en stämpelavgift som täcker den faktiska administrativa kostnaden för myndighetens arbete, i syfte att främja sjöfartens klimatomställning och öka antalet svenskflaggade fartyg. En sådan stämpelavgift kommer att långsiktigt öka statens intäkter, inte minst för att de rederier som flaggar svenskt ofta väljer att gå in i tonnageskattesystemet om den möjligheten ges. Dessutom skulle stämpelavgiften bädda för att fler rederier investerar i miljöeffektiva fartyg med svensk flagg. Bortsett från att detta i sig ökar statens intäkter har ökningen av antalet svenskflaggade fartyg även en viktig betydelse för sysselsättningen och en nödvändig och positiv inverkan på det svenska totalförsvaret.

Andra sjöfartspolitiska åtgärder av betydelse

Utöver att införa en stämpelavgift istället för stämpelskatt finns det ytterligare två åtgärder som är av avgörande betydelse för att utveckla den svenska sjöfartens potential att bidra till de transportpolitiska miljö-, klimat- och näringspolitiska målen:

- Se över och förändra tonnagebeskattningen till att bli mer inkluderande och omfattande, för att säkerställa att fler fartygstyper och fler fartyg med svensk flagg kan och får segla i svensk kustfart där det råder internationell konkurrens.
- Återställa nettomodellen till 100 procent. Detta är en mycket stor trovärdighetsfråga som inte kostar mycket i form av minskade intäkter till statskassan, men i gengäld genererar fler jobb och tillväxt.

Tre rederier om vad som varit viktigt vid flaggbyte



FOTO: VIKING LINE

Viking Glory

Rederi: Viking Line

Typ av fartyg: Passagerarfartyg

Storlek på fartyget: Längd 222,6 meter, Bruttodräktighet 63 813 ton

Antal passagerare/lastkapacitet: 2800 pass/ 1500m frakt

Antal anställda befäl/manskap: 150 + 150

Nybygge: Ja.

Kostnad för att flagga in i Sverige: Viking Glory kostar cirka 1,9 miljarder kronor, vilket ger en stämpelskatt på cirka 7,6 miljoner kronor.

Vilka andra flaggor har ni tittat på: Enbart Sverige och Finland

Kostnad för att flagga in i de andra länder som varit aktuella: Finland har ingen stämpelskatt, men det var inte avgörande denna gång.

För/nackdelar med den svenska flaggan: Under pandemin har vi kunnat konstatera att förutsättningarna att verka i Finland är bättre än i Sverige. Lagstiftningen gällande permitteringar är gynnsammare, förståelsen för sjöfartens utmaningar har varit på en helt annan nivå i Finland och i Estland. I Finland har man stöttat rederierna ekonomiskt så att förutsättningarna för trafikering uppfyllts. Som privat rederi har vi även haft möjlighet att kontinuerligt träffa flera av våra ministrar personligen. Likaså har vi haft möten med högsta ledningen hos hälsovårdsmyndigheterna (Institutet för Hälsa och Välfärd, THL). Intresset för sjöfartsfrågor är på en helt annan nivå.

För/nackdelar med de andra ländernas flagg: Se ovan.

Vilken flagg blev det: Finsk, tilläggas kan att vi gärna skulle ha flaggat svenskt om förutsättningarna varit gynnsammare.

Varför: Se ovan.



FOTO: LEOMAR RORO

Jutlandia Sea

Rederi: AdMare Ship Management AB (sköter bemanning och har svarat på frågorna.) Ägare är Leomar Roro AB.

Typ av fartyg: RoRo

Storlek på fartyget: L 188, B 27, D 6,9 DWT 11 663

Antal passagerare/lastkapacitet: 3320 längdmeter

Antal anställda befäl/manskap: 8 befäl, 8 manskap och 2 elever

Nybygge: Nej, byggår 2010

Tidigare flagg: UK

Kostnad för att flagga in i Sverige: Cirka 2 miljoner kronor.

Vilka andra flaggor har ni tittat på: Malta, Portugal mfl.

Kostnad för att flagga in i de andra länder som varit aktuella: Vi talade länge med Portugal rörande flagga. Att flagga där kostar första året cirka 130 000 kronor varav 76 770 kronor är kostnad för registrering.

För/nackdelar med den svenska flaggan:

Fördelar: Svensk flagg är en kvalitetsstämpel med bra ranking i port State.

Nackdelar: Stämpelskatten. Vi ser också en svårighet att bemanna under svensk flagg. Det är framförallt brist på Tekniskt Befäl (Seniorer). I vissa fall har vi även svårt att finna överstyrmän och någon gång befälhavare. Skall noteras att detta ej har med löner eller tjänstgöringstid att göra utan är en ren brist. Skulle löner och ersättningar nyttjas är risken stor att det bli fördel annan flagga vilken oftast är mer flexibel både med nationalitet samt tillgänglighet på arbetskraft. Sist men inte minst har vi detta med sjöfartsstödet. Det är en, i mitt tycke, förlegad form som är oerhört stelbent. Här önskas en betydande ökad förståelse från myndigheten. Att söka stödet läggs som en extra administrativ börda på de som driver svenska fartyg. Extra administration ger extra kostnad.

För/nackdelar med de andra ländernas flagg:

Fördelar: Billigare.

Nackdelar: Längre från verksamhetsområdet

Om ett beslut är fattat, vilken flagg blev det:

Svensk flagg på det första fartyget

Varför: Samhörighet. Ägt i och drivs från Sverige



FOTO: CONCORDIA MARITIME

Concordia

Rederi: Concordia Maritime

Typ av fartyg: Produkt och råoljetankers

Storlek på fartygen:

10 st 65,000 mt dwt (183 x 40 m)

2 st 50,000 mt dwt (183 x 32 m)

1 st 158,000 mt dwt (274 x 48 m)

Antal passagerare/lastkapacitet Se ovan (deadweight)

Antal anställda befäl/manskap

Befäl 257 Manskap 334 Totalt 587

Nybygge: Nej

Tidigare flagg: Bermuda

Kostnad för att flagga in i Sverige: 21,7 miljoner kronor totalt (engångskostnader), varav stämpelskatt 9 miljoner kronor.

Vilka andra flaggor har rederiet tittat på:

Bibehållen Bermuda, dansk och svensk

Kostnad för att flagga in i de andra länder som varit aktuella:

Dansk flagg/Svensk tonnageskatt 12,5 miljoner kronor.

Bermuda flagg/Dansk tonnageskatt 9 miljoner kronor.

För/nackdelar med den svenska flaggen:

Fördel Svensk Flagg/svensk tonnageskatt

- Hållbar lösning
- Management, strategisk och ekonomisk ledning Sverige

Nackdel Svensk flagg/svensk tonnageskatt;

- Relativt stora engångskostnader för inträde (se ovan)
- Svensk flagg kostar mer i årliga löpande bemanningskostnader 7 miljoner kronor.
- Inlåsnings 10 år svensk tonnageskatt

För/nackdelar med de andra ländernas flagg:

Fördelar Dansk flagg/svensk tonnageskatt

- Hållbar lösning
- Undviker engångskostnader för registrering
- Management Sverige

Nackdelar Dansk flagg/svensk tonnageskatt

- Retroaktivitetsrisk (skatt)
- Oklara spelregler för tonnageskatten

Fördelar Bermuda flagg/Dansk tonnageskatt

- Hållbar lösning

- Tydliga spelregler, van/känd skattemodell – pro shipping
- Behålla Bermuda flagg viss tid
- Ingen engångskostnad för att gå in i dansk tonnageskatt
- Effektiv/enkel administration
- Liten risk för retroaktiva skattekostnader

Nackdelar Bermuda flagg/Dansk tonnageskatt

- Krav på strategisk och ekonomisk ledning i Danmark

Om ett beslut är fattat, vilken flagg blev det:

Bermuda/Dansk tonnageskatt

Varför: Var god läs "fördelar" ovan

Om svensk flagg inte valdes, varför?

Var god läs ovan "nackdelar svensk flagg" men summa summerum – stämpelskatt på 9 miljoner kronor och fördyrade årliga löpande bemanningskostnader på 7 miljoner kronor.

Meddelande till politiker från svenska redare

I enkäten "Svenska rederier om stämpelskatten" fick rederierna möjlighet att svara på frågan "Vad skulle du vilja säga till ansvariga politiker?" Det här är några av meddelandena:

"Fixa bort stämpelskatten och återställ sjöfartsstödet"

"Ge oss samma regelverk som andra EU-länder. För att vi tillsammans skall kunna utveckla svensk sjöfartsnäring måste villkoren vara jämförbara med våra konkurrenters."

"Svenska aktörer och redare är mer benägna att främja svensk tillväxt, förbättrad miljö och säkrare transporter än icke svenska aktörer."

"Sverige är geopolitiskt en ö. Öar behöver en egen handelsflotta."

"Sjöfartsstödet måste vara orubbat, förutsägbart och säkert. - Stämpelskatten måste regleras. - Tonnageskatten måste förändras och göras mer flexibel för en föränderlig marknad."

”Sjöfart är en infrastruktur, **inte**
ett särintresse”

*”Svenska politiker
bara pratar om miljön
men inget händer för
att hjälpa sjöfarten.”*

”Svensk sjöfart är konkurrensut-
satt på global nivå med aktörer
från hela världen, även på inre
svenska vattenvägar. Ge de svens-
ka sjöfartsaktörerna möjlighet
och verktyg för att kunna konkur-
rera på lika villkor.”

”Sverige behöver
en egenkontrollerad
sjöfart för att säkra
landets import och
export.”

”Öka kompetensen hos våra
sjöfartsmyndigheter”

”Vi, och många med oss, vill
gå in i tonnageskattesystemet
men hindras av att vi har stora
obeskattade reserver.”

”Satsa på svensk sjöfart.”

