

Finansminister Elisabeth Svantesson

Finansdepartementet

Via e-post:

finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Kopia till

Infrastrukturdepartementet i.registrator@regeringskansliet.se

Näringsdepartementet kn.registrator@regeringskansliet.se

Försvarsdepartementet forsvarsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Stockholm, 11 april 2023

Hemställan avseende angelägna näringspolitiska åtgärder för säkerställandet av nationell sjöfartskompetens och grundläggande försörjningsberedskap

Sveriges import och export är helt beroende av sjötransporter. Faktum är att mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser runt 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige. Samtidigt har Sverige en handelsflotta som inte räcker för att säkerställa vår grundläggande försörjningsberedskap. Utan ett tillräckligt antal svenska fartyg kan utbudet av sjötransporter påverkas dramatiskt, exempelvis vid en kris- eller krigssituation där normala marknadsvillkor sätts ur spel.

En krympande sjöfartsnäring slår dessutom hårt mot kompetensförsörjningen inom sektorn, vilket på sikt hotar tillgången till konkurrenskraftiga sjötransporter. Det behövs sjöfartskunnig personal för att säkerställa att sjötrafiken till och från Sverige kan bedrivas, såsom lotsar och andra centrala funktioner för sjöfarten. Regionalt förekommer redan idag stora transportstörningar till följd av brist på dessa funktioner, vilket riskerar att leda till att svenska företag i stället väljer att etablera sig i andra länder om bristerna inte skyndsamt åtgärdas.

Sjöfarten är också en näring i sig som i flertalet andra länder inom EU bidrar till både jobb och tillväxt. För svenskt vidkommande finns dessutom en stark marinteknisk industri som har utvecklats tillsammans med den svenska sjöfartsnäringen. Både rederinäringen i stort och den marintekniska näringen har potential att växa och bidra ytterligare till svensk export – både vad avser sjötransporttjänster och produkter till den maritima sektorn. Detta samtidigt som sektorn i många delar är världsledande vad avser teknikutvecklingen kopplat till miljö och klimat.

Svenska rederier möter idag sämre näringsvillkor i Sverige än i flertalet andra länder inom EU. Ur både konkurrens- och säkerhetspolitiskt hänseende är särskilt de bättre

villkoren i angränsande länder en nackdel för Sverige. Exempelvis går det inte att bedriva trafik på svenska hamnar med svenska fartyg och samtidigt ingå i det svenska tonnageskattesystemet. Detta gör att rederier som bedriver trafik på Sverige med svenska fartyg har en konkurrensnackdel jämfört med rederier i andra länder som bedriver en motsvarande trafik. Vidare kan inte svenska rederier som bedriver specialiserad verksamhet som ex. kabelläggning, serviceverksamhet till vindkraft, sjömätning, m.m. omfattas av samma regler som övriga handelsfartyg. Detta har medfört att vi i Sverige idag endast har tillgång till ett fåtal specialfartyg för att upprätthålla vitala samhällsfunktioner kopplade till exempelvis el och kommunikationer.

Andra exempel är att Sverige inte har infört ett register för leasing av fartyg (s.k. bareboat), vilket fått till följd att rederier som tillfälligtvis behöver förstärka trafiken, exempelvis för att hyra in fartyg för ersättningstrafik i händelse av tekniska problem, inte kan göra detta. Motsvarande problem uppstår för svenska myndigheter med samma behov, exempelvis för Försvarsmakten.

Det är mot denna bakgrund nu angeläget att ta ett samlat grepp för att identifiera och utarbeta åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft. Detta kommer att möjliggöra fler fartyg under svensk flagg samt en växande svensk handelsflotta och rederinäring. En viktig utgångspunkt vid en sådan översyn är att säkerställa att svenska rederier har minst lika goda förutsättningar som i konkurrentländerna inom EU. Bedömningen vi gör är att justeringarna som behöver göras i lagstiftningen är små men att de kan få stor positiv påverkan på svensk sjöfart och därmed vår beredskapsförmåga. Exempel på de viktigaste åtgärderna som identifierats av branschen under senare år återfinns i bilagan.

Svensk Sjöfart hemställer mot denna bakgrund om en samlad översyn i syfte att säkerställa att den svenska sjöfartsnärigen tillförsäkras motsvarande näringsvillkor som inom övriga EU. Svensk Sjöfart ser fram emot en fortsatt dialog med departementet i frågan.

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson

Bilaga exempel på åtgärder där justeringar behövs i svensk lagstiftning för att skapa motsvarande konkurrensförutsättningar i Sverige som i övriga sjöfartsnationer inom EU.

- *Förbättra och utveckla det svenska tonnageskattesystemet i syfte att säkerställa att det svenska tonnageskattesystemet är konkurrenskraftigt jämfört med likvärdiga länder i Europa. Exempel på områden som bör ses över:*
 - Säkerställa att svenska fartyg som bedriver trafik på Sverige ges konkurrenskraftiga villkor och möjlighet att ingå i den svenska tonnageskatten.
 - Justera §6, 39b kap. och ersätt fartyg i internationell fart och harmonisera detta med motsvarande krav som finns enligt förordningen om sjöfartsstöd, dvs. att fartygen ska vara utsatta för internationell konkurrens (samt lägg till ett krav på att fartygen ska inneha certifikat för internationell trafik).
 - Säkerställ att alla typer av sjöfart kan använda tonnageskatten (även specialsjöfart och passagerartrafik) – justera ändamål, storlekskrav och utformning för vissa fartygstyper.
 - Tillse att även specialsjöfart inryms under 3§, 39b kap i inkomstskattelagen. Sverige bör i denna del införa motsvarande omfattning utöver transport av gods och passagerare som finns i flera andra EU länder och inkludera till exempel: a) Transport av gods eller personer till havs för utforskning eller nyttjande av naturtillgångar till havs, b) Utforskning av havsbotten, c) anläggning av kablar/rör på havsbotten, d) Bogsering och hjälparbeten till havs, e) Fartyg för service av offshore-verksamhet, och f) Fartyg för service av vindkraftparker och andra anläggningar till havs.
 - §6, 39b kap. och ersätt storlekskravet om 100 med 20 brutto och infoga regler som i stället tar sikte på att fartygen ska inneha certifikat för att bedriva internationell trafik, dvs fokusera på ändamålet och inte storleken på fartyget i sig.
 - Stärk förutsättningarna för svenskt ägande och drift av fartyg, ex:
 - ett fartyg får bareboatchartras (justera 5:e punkten 3§, 39b kap i inkomstskattelagen – så att en större andel och löpande kan bareboatchartras ut och under längre tid)

- *Tillse att även management och bemanning av fartyg inryms under 3§, 39b kap i inkomstskattelagen.*
- Överväg att införa gröna incitament i tonnageskatten, enligt norsk modell¹
- Skapa en möjlighet att föra in befintliga svenska fartyg i tonnageskattesystemet så att befintliga fartyg och rederier kan gå över till svensk tonnageskatt (exempelvis borde överavskrivningar kunna betalas av över fler år vid utträde ur systemet. En möjlighet till en överavskrivningsfond för exempelvis miljöinvesteringar skulle kunna tillämpas enligt nederländsk modell).
- Se över straffbestämmelserna i tonnageskatten så att rederier inte riskerar att straffas orimligt hårt om marknaden viker eller om man tappar kontrakt och måste minska sin verksamhet. I dagsläget tillämpas en i europeisk jämförelse lång tid för när beskattning ska ske om man lämnar/åker ur systemet, dessutom tillsammans med sanktionsavgifter.
- Förenkla systemet – i dag finns exempelvis regler om strategisk ledning, där det är oklart exakt vad som avses, samt är på rederinivå i stället för på fartygsnivå. En förenkling vore att i stället tillämpa skatten om man är skattskyldig i Sverige för verksamheten (och har valt tonnageskatt). Reglerna om in- och utträde bör kunna förenklas, liksom reglerna för blandad verksamhet.
- **Återställ nettomodellen och säkerställ att modellen kan användas av alla typer av internationellt konkurrensutsatt sjöfart.**

Att det finns långsiktigt förutsägbara villkor i Sverige är avgörande för att rederier ska våga placera fartyg under svensk flagg, nettomodellen måste därför återställas och den sänkning som genomfördes i samband med införande av tonnageskatten återförs. Sänkningen av nettomodellen motverkade syftet med att få fler fartyg under svensk flagg inte minst genom att påvisa en osäkerhet kring de långsiktiga villkoren. Åtgärden innebar dessutom en försämring främst för det tonnage som har svårast att utnyttja tonnageskatten.

En väl fungerande nettomodell måste kunna användas av alla typer av internationellt konkurrensutsatt sjöfart. Regeringen ändrade sjöfartsstödsförordningen 2014 i syfte att omfatta även den så kallade

¹ [Notification of the shipping tax scheme 16 mai 2017 \(regjeringen.no\)](#), se sid 32.

specialsjöfarten, motsvarande ändringar gjordes dock inte i inkomstskattelagen, varvid en harmonisering mellan förordningen om sjöfartsstöd och inkomstskattelagen är nödvändig, framförallt vad avser begreppet EES-handelsfartyg som återfinns i inkomstskattelagen (64kap. 5§). HFD konstaterar i denna del (ex. HFD 2017 ref. 69), att "begreppen handelsfartyg och handelssjöfart har använts länge i lagstiftningen (se t.ex. 1 och 2 §§ i den sedan 1997 upphävda lagen [1958:295] om sjömansskatt). Det finns dock inte några enhetliga definitioner av begreppen. Den aktuella bestämmelsens ordalydelse kan, som Skatteverket anför, tala för en snäv tolkning av begreppen. Lagtexten är emellertid inte klar och entydig. Utifrån dagens förutsättningar kan det ifrågasättas varför reglerna skulle ge skattelättnader till sjömän på vissa slags fartyg medan sjömän på andra slags fartyg inte får sådana förmåner, trots att förutsättningarna i övrigt är desamma. Den rimliga tolkningen är därför i enlighet med vad Skatterättsnämnden påpekar att *alla kommersiella fartyg*, dvs. inte militära fartyg, fritidsfartyg eller fiskefartyg, *" /...omfattas av 64 kap. 5 § 1L och att inkomst från sådana fartyg är sjöinkomst om övriga förutsättningar är uppfyllda"*. Tillämpningen av detta är dock långt ifrån tydlig varför en justering bör ske direkt i inkomstskattelagen där det tydliggörs att det avser alla typer av internationellt konkurrensutsatt sjöfart.

Utöver ovanstående krävs också ett förtydligande kring vad som avses med inre fart (jmf 64 kap. 5§), där inre fart enligt lagen tar sikte på trafik inom hamnar, skärgårdstrafik, mm medan närfart är trafik mellan svenska hamnar. I sammanhanget är det viktigt att inte denna regel utesluter maritima tjänster där trafiken kan bedrivas in och ut ur en hamn.

Även begreppet i trafik har kommit att tolkas allt för snävt för att möjliggöra flera typer av normal rederiverksamhet, exempelvis kan ett fartyg som hamnar mellan avtal uteslutas trots att det inom segment som tank och bulk internationellt sett är vanligt att fartyg är bemannade i avvaktan på kontrakt. En betydligt lämpligare avgränsning hade varit att så länge fartygen uppfyller kraven på minimibemanning bör rederiet kunna vara berättigat till sjöfartsstöd.

I syfte att skapa en förutsägbarhet och göra det möjligt för rederier att flagga in bör en möjlighet till förhandsbesked avseende sjöfartsstöd införas.

- **Avskaffa stämpelskatten**
Stämpelskatten utgör ett hinder för inflaggning till Sverige (inkl. att välja svensk tonnageskatt). I Danmark har stämpelskatten avskaffats, i Finland är nya fartyg undantagna stämpelskatt och i Nederländerna är skatten betydligt lägre för att nämna några exempel. Sverige bör avskaffa skatten.
- **Genomför förslaget om bareboatregister, enligt näringsdepartementets promemoria Regelförenkling för sjöfarten (2014)²**
 - *Bareboatregleringen stärker både de operationella förutsättningarna för rederier, exempelvis för att ta in tonnage vid haverier, för att genomföra reparationer på varv eller helt enkelt för att möta marknadens behov. På motsvarande sätt kan fartyg chartras ut vilket både ger en möjlighet att hantera en vikande marknad, samt att bjuda på kontrakt i andra länder (där det till exempel kan finnas krav att fartygen ska flaggas i det aktuella landet, jmf US). Vidare kan bareboat underlätta finansiering av fartyg genom att medel även kan erhållas från andra länder och att eventuella krav på säkerheter i dessa länder då kan säkerställas. Även Försvarsmakten har efterfrågat införandet av ett bareboatregister för att säkerställa tillgång till Fartyg.*

² [Promemoria Regelförenkling för sjöfarten – Regeringen.se](#)