

## Remiss av PM "Vågade skatter, Navigering i sjöfartens förutsättningar"

### Sammanfattning

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss. VTI anser att utredningens förslag ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte är väl underbyggda och att de framförda motiven för att avskaffa stämpelskatten och utveckla systemet med tonnagebeskattning är otydliga.

### Motivering av uppdraget

Syftet med uppdraget är att utreda hur avskaffandet av stämpelskatten vid inteckning och ett mer inkluderande tonnageskattesystem kan bidra till att stärka den svenska sjöfartens konkurrens-situation, öka Sveriges beredskap och säkra praktikplatser. Som ytterligare motiv nämner utredningen förstärkningen av sjöfartens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag.

### Konsekvensanalys

De föreslagna skatteändringarna sänker kostnaderna för de berörda svenska rederierna. Inflaggningen till följd av avskaffandet av stämpelskatten antas vara osäker; motsvarande uppskattning görs inte för tonnageskatten men utredningen konstaterar att det "[F]inns inget direkt samband mellan tonnagebeskattning och svensk flagg" (sid 29). Också ur ett empiriskt perspektiv saknas stöd för att ett generösare tonnageskattesystem leder till ökad inflaggning. Vi ifrågasätter även påståendet om en nedåtgående trend under åren 2012–2017 i figur 4, och därmed effekten som svenska tonnagebeskattningssystemet haft på antalet svenskegistrerade fartyg. Med ökad inflaggning får Försvarmakten möjlighet att förfoga över fler fartyg i händelse av kris eller krig. Dock har utredningen inte analyserat det beredskapsmässiga behovet av inflaggning eftersom utredningen inte kunnat fastställa hur behovet ser ut i olika fartygskategorier. Det framgår heller inte hur de föreslagna ändringarna i tonnageskattesystemet antas kunna öka tillgången till praktikplatser. Tvärt emot konstaterar man att en "[Ö]kning[en] av ombordanställda skulle kopplas till tonnagebeskattning är [dock] inte sannolikt" (sid 32). Mot bakgrund av osäkerheterna är förslagets konsekvenser relativt vagt beskrivna, vilket innebär att det är svårt att jämföra de förväntade årliga nyttorna med de faktiska årliga kostnaderna, dvs. det årliga finansieringsbehovet på ca 55,3 miljoner kr. Det finns även en risk att finansieringsbehovet är underskattat, vilket har gjorts tidigare som utredningen också uppmärksammar t (sid 25).

## Finansiering

Utredningen föreslår att framför allt utländska rederier ska finansiera de svenska rederiernas föreslagna skattesänkningar via högre farledsavgifter. Den i utredningen angivna referensen Sjöfartsverket (2015, s. 56) anger att "[D]rygt 80 procent av rederikunderna är utländska företag." men referensen påpekar även att "[S]lutkunderna är [dock] industrin, handeln och passagerare som kommer från en stor bredd av branscher och konsumenttyper". Därför anser VTI det anmärkningsvärt att utredningen inte har fört dialog med transportköparna som tidigare visat motstånd mot högre farledsavgifter, se till exempel Näringslivets Transportråd (2023). VTI håller med om att sjötransporter är relativt okänsliga för avgiftsändringar, men anser att utredningens argument för högre farledsavgifter inte är välgrundade.

## Övriga kommentarer

Utöver uppdragets syfte att analysera internationell konkurrens nämner utredningen konkurrens mellan trafikslagen. Bristen på en tydlig definition av vilken av dessa konkurrensytor som avses försvårar analysen eftersom nyttorna och kostnaderna ser olika ut för olika konkurrensytor. Förslagen bör även ses i relation till övriga stöd som svensk sjöfart erhåller (Hultkrantz, 1999) och till övrig statlig finansiering generellt.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit utredningsledare Inge Vierth. I beredningen har även forskare Nanna Fukushima och forskningsassistent Lisa Svanberg deltagit.

## Referenser

Hultkrantz, L. (1999), Att reda sig själv, Bör subventioner ges till rederiföretag? Rapport till ESO (Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi)1999-07-12.

Näringslivets Transportråd för transportköpare (2023) Remissyttrande över Sjöfartsverkets förslag till föreskrifts- och avgiftsförändringar inför 2024 (dnr 23-00402, 23-00403, 23-00404, 23-00405 och 23-02440).

Sjöfartsverket (2015), Redovisning av uppdrag att utarbeta en finansiell modell. Dnr. 15-02391

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI