

Regeringens proposition

2024/25:107



Slopad stämpelskatt vid in-teckning i skepp

Prop.
2024/25:107

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 6 mars 2025

Ebba Busch

Niklas Wykman
(Finansdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås slopad stämpelskatt vid beviljande av ansökningar om in-teckning i skepp. Enligt de gällande reglerna ska stämpelskatt betalas till staten när en ansökan om in-teckning i skepp beviljas. Stämpelskatten är i dessa fall fyra kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som in-tecknas. Förslaget innebär att det inte längre behöver betalas någon sådan stämpelskatt.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

| | | |
|----------|---|----|
| 1 | Förslag till riksdagsbeslut | 3 |
| 2 | Lagtext | 4 |
| 2.1 | Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter | 4 |
| 2.2 | Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) | 6 |
| 3 | Ärendet och dess beredning | 7 |
| 4 | Bakgrund och gällande rätt | 7 |
| 5 | Slopad stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp | 8 |
| 6 | Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser | 10 |
| 7 | Konsekvensanalys | 10 |
| 7.1 | Syfte och alternativa lösningar | 11 |
| 7.2 | Offentligfinansiella effekter | 11 |
| 7.3 | Effekter för företagen | 12 |
| 7.4 | Effekter för enskilda | 13 |
| 7.5 | Effekter för statliga myndigheter och de allmänna domstolarna | 13 |
| 7.6 | Förslagets förenlighet med EU-rätten | 13 |
| 7.7 | Övriga effekter | 13 |
| 8 | Författningskommentar | 14 |
| 8.1 | Förslaget till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter | 14 |
| 8.2 | Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) | 15 |
| Bilaga 1 | Sammanfattning av promemorian Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp | 16 |
| Bilaga 2 | Förteckning över remissinstanserna | 17 |
| | Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 mars 2025 | 18 |

1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2024/25:107

Regeringens förslag:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter¹

dels att 38 b och 39 b §§ ska upphöra att gälla,

dels att 3, 21, 24, 25 och 33 §§ ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §²

Inskrivningsmyndigheten är beskattningsmyndighet.

Med inskrivningsmyndighet

avses i denna lag också den i 1 kap.

2 § sjölagen (1994:1009) angivna registermyndigheten.

21 §³

Om inte annat framgår av 22 och 23 §§ tas stämpelskatt ut vid beviljande av sådan ansökan om inteckning i fast egendom som avses i 22 kap. 2 § jordabalken, samt vid beviljande av motsvarande ansökan beträffande tomträtt, luftfartyg *eller skepp*. Detta gäller också vid beviljande av ansökan om företagsinteckning.

Med beviljande av ansökan om inteckning i skepp jämföras att inteckning i skeppsbygge förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel.

Om inte annat framgår av 22 och 23 §§ tas stämpelskatt ut vid beviljande av sådan ansökan om inteckning i fast egendom som avses i 22 kap. 2 § jordabalken, samt vid beviljande av motsvarande ansökan beträffande tomträtt *eller* luftfartyg. Detta gäller också vid beviljande av ansökan om företagsinteckning.

¹ Senaste lydelse av

38 b § 2001:345

39 b § 2005:153.

² Senaste lydelse 1994:1026. Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

³ Senaste lydelse 2004:777. Ändringen innebär bl.a. att andra stycket tas bort.

24 §⁴

Stämpelskatten är vid inteckning i

1) fast egendom och tomträtt tjugo kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas,

2) luftfartyg tio kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas,

3) skepp fyra kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas.

1. fast egendom och tomträtt tjugo kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas,

2. luftfartyg tio kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas.

Vid företagsinveckning är stämpelskatten tio kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas.

Skatten är alltid lägst femtio kronor.

25 §⁵

Skattskyldighet inträder i fall som avses i

a) 4 §, när ansökan om inskrivning beviljas,

b) 21 §, när inveckning beviljas eller när inveckning förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel.

b) 21 §, när inveckning beviljas.

33 §⁶

En handling som ligger till grund för skattens fastställande eller ett pantbrev får inte lämnas ut förrän skatten har betalats. Detta gäller inte om uppskov medgetts enligt bestämmelserna i 32 a § första stycket.

Har en inveckning förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel i samband med att ett skeppsbygge registrerats som skepp, får inte nationalitetshandlingen för skeppet lämnas ut förrän skatten för inveckningen har betalats.

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

⁴ Senaste lydelse 2004:777.

⁵ Senaste lydelse 2001:345.

⁶ Senaste lydelse 2005:153. Ändringen innebär att andra stycket tas bort.

Prop. 2024/25:107 2.2 Förslag till lag om ändring i sjölagen
(1994:1009)

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 15 a § sjölagen (1994:1009) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 kap.

15 a §¹

Vid handläggningen hos registermyndigheten av registerärenden tillämpas inte 22 § andra stycket och 37–39 §§ förvaltningslagen (2017:900).

I 37 a och 37 b §§ lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter finns bestämmelser om att inskrivningsmyndigheten ska ompröva beslut om stämpelskatt i vissa fall.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

Inom Finansdepartementet har promemorian Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp utarbetats. En sammanfattning av promemorians förslag finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag är likalydande med propositionens. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 2*. Remissvaren finns tillgängliga i Finansdepartementet (Fi2024/02015).

I denna proposition behandlas promemorians förslag.

I en hemställan från Blå tillväxt efterfrågas bl.a. slopad stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp (Fi2019/01108). Denna fråga behandlas i avsnitt 5.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning samt om stämpelskatten på fartygsinteckningar (bet. 2021/22:SkU14 punkt 12, rskr. 2021/22:268). Av tillkännagivandet följer att regeringen ska utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla bl.a. den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning samt göra en översyn av stämpelskatten på fartygsinteckningar med särskild inriktning på dess miljöstyrande effekt (bet. 2021/22:SkU14 s. 44). Riksdagens tillkännagivande behandlas i avsnitt 5. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Lagrådet

Förslaget i propositionen är författningstekniskt och även i övrigt av sådan beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Regeringen har därför inte inhämtat Lagrådets yttrande.

4 Bakgrund och gällande rätt

Det svenska fartygsregistret som administreras av Transportstyrelsen är inrättat för registrering av skepp, skeppsbyggen och båtar. Den som äger ett skepp, dvs. ett fartyg med en största längd överstigande 24 meter, som anses som svenskt måste registrera det i fartygsregistret. Ett skepp anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg om det ägs till mer än hälften av svenska medborgare eller svenska juridiska personer. Det finns dock flera undantag från denna regel. Efter att ett skepp har registrerats kan ägaren belåna det. Det krävs inteckning för att panträtt till säkerhet för en fordran ska kunna upplåtas i skepp. Inteckning sker genom att Transportstyrelsen beviljar inskrivning i skeppet med ett visst belopp. Regler om detta finns i sjölagen (1994:1009).

Stämpelskatt ska betalas till staten vid bl.a. beviljande av inteckningar. Reglerna om stämpelskatt finns i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter, förkortad stämpelskattelagen, och i förordningen (1984:406) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter. Stämpelskatt tas ut dels vid beviljande av en sådan ansökan om inteckning i fast egendom som avses i 22 kap. 2 § jordabalken, dels vid beviljande av motsvarande ansökan beträffande tomträtt, luftfartyg och skepp. Med

Prop. 2024/25:107 beviljande av ansökan om inteckning i skepp jämställs att inteckning i skeppsbygge förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel (21 § stämpelskattelagen). Vid inteckning i skepp är stämpelskatten fyra kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas, men är som alltid lägst femtio kronor (24 § stämpelskattelagen). Skattskyldighet inträder när inteckning beviljas eller när inteckning förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel (25 § stämpelskattelagen).

Det är inskrivningsmyndigheten som är beskattningsmyndighet. Med inskrivningsmyndighet avses också den i 1 kap. 2 § sjölagen angivna registermyndigheten (3 § stämpelskattelagen). Det är Transportstyrelsen som är registermyndighet och handlägger ärenden om inteckning i skepp (1 kap. 1 § fartygsregisterförordningen [1975:927]).

5 Slopad stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp

Regeringens förslag: Stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp ska slopas.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: En majoritet av remissinstanserna tillstyrker eller har inget att invända mot förslaget, däribland *FAR*, *Föreningen Svensk Sjöfart*, *Försvarsmakten*, *Havs- och vattenmyndigheten*, *Näringslivets Skattedelegation (NSD)*, till vars yttrande *Svenskt Näringsliv* ansluter sig, *Sjöbefälsföreningen*, *Sjöfartsverket*, *Stockholms universitet (Juridiska fakulteten)*, *Svenska Skeppshypotek*, *Trafikanalys*, *Trafikverket* och *Transportstyrelsen*. Många av dessa remissinstanser anser att förslaget är en viktig åtgärd för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och öka svensk inflaggning, vilket framhålls som betydelsefullt såväl för sysselsättning och kompetensförsörjning inom branschen som för svensk beredskap. Stockholms universitet anser att skatten har ett negativt symbolvärde som leder till att vissa redare avstår från att flagga svenskt, trots att kostnaden för skatten framstår som obetydlig sett i ljuset av de totala investeringskostnaderna för ett skepp. Universitetet anser vidare, i likhet med flera andra remissinstanser, att de intäktsförluster för staten som följer av förslaget kan komma att kompenseras av ökad registrering under svensk flagg. *Skärgårdsredarna* bedömer t.ex. att förslaget kommer att leda till ökade skatteintäkter såväl från rederiverksamhet som från annan kringverksamhet i land. Trafikanalys framhåller att förslaget kan motverka fortsatt utflaggning av fartyg ur det svenska registret.

Göteborgs universitet (Handelshögskolan) anser att det är oklart vilken effekt förslaget kan förväntas ha på inflaggningen, men att det med hänsyn till förslagets begränsade effekt på de offentliga finanserna ändå kan finnas skäl att genomföra det. *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* för fram liknande synpunkter.

Vissa remissinstanser, bl.a. Svensk Sjöfart, efterfrågar ytterligare åtgärder för att stärka svensk sjöfartsnäring, såsom ett konkurrenskraftigt tonnageskattesystem. Göteborgs universitet anser att sloandet av stämpelskatten bör åtföljas av ändringar i skeppshypotekssystemet för att undvika att aktörerna tar ut skeppshypoteksavgifter på grund av prisspekulation.

Några remissinstanser, bl.a. Göteborgs universitet, Svensk Sjöfart, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen, har synpunkter på konsekvensanalysen. Synpunkter på konsekvensanalysen behandlas i avsnitt 7.

Skälen för regeringens förslag: Stämpelskatt ska betalas till staten vid bl.a. beviljande av in-teckning i skepp. Uttag av stämpelskatt vid beviljande av in-teckning i skepp utgör en kostnad i samband med lån med skepp som säkerhet. Eftersom fartygsinvesteringar ofta är kostsamma kan denna tillkommande kostnad uppgå till betydande belopp. I flera länder där svenska rederier har valt att registrera skepp tas ingen motsvarande stämpelskatt ut (se promemorian *Vågade skatter* som finns tillgänglig i Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, LI2024/00068). Regeringen bedömer att den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft skulle stärkas om uttag av stämpelskatt vid beviljande av ansökan om in-teckning i skepp slopas.

Göteborgs universitet (Handelshögskolan) och *VTI* anser, med hänsyn till den begränsade offentligfinansiella effekten, att det är tveksamt om ett slopande av stämpelskatten leder till en ökning av svenskflaggade fartyg. En majoritet av remissinstanserna är emellertid av en annan åsikt. Flera remissinstanser, bl.a. *Svensk Sjöfart*, *Sjöbefälsföreningen*, *Svenska Skeppshypotek*, *Trafikanalys* och *Trafikverket*, framhåller att slopad stämpelskatt är en viktig åtgärd för att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och öka antalet fartyg som flaggas i Sverige. Precis som *Stockholms universitet* och *Trafikanalys* påpekar har stämpelskatten ansetts vara ett hinder mot att flagga fartyg i Sverige, varför förslaget också skulle kunna motverka fortsatt utflaggning. En slopad stämpelskatt skulle även, som bl.a. *Sjöbefälsföreningen* och *Skärgårdsredarna* lyfter fram, kunna påverka såväl sysselsättning som kompetensförsörjning inom branschen positivt. Regeringen instämmer i dessa remissinstansers bedömningar och föreslår att uttag av stämpelskatt vid beviljande av ansökan om in-teckning i skepp slopas.

Det som bl.a. *Svensk Sjöfart* för fram gällande andra satsningar för att stärka svensk sjöfartsnäring och det behov *Göteborgs universitet* ser av ändringar av skeppshypotekssystemet faller utanför ramen för det här lagstiftningsärendet och behandlas därför inte vidare här.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning samt om stämpelskatten på fartygsin-teckningar (bet. 2021/22:SkU14 punkt 12, rskr. 2021/22:268). Av tillkännagivandet följer att regeringen ska utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla bl.a. den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning samt göra en översyn av stämpelskatten på fartygsin-teckningar med särskild inriktning på dess miljöstyrande effekt (bet. 2021/22:SkU14 s. 44). I och med förslaget i denna proposition anser regeringen att riksdagens önskemål när det gäller stämpelskatten är

Prop. 2024/25:107 tillgodosett. Regeringen avser att återkomma i fråga om övriga delar av tillkännagivandet. Tillkännagivandet är alltså inte slutbehandlat.

Lagförslag

Förslaget medför ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter och sjölagen (1994:1009).

6 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2025. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Promemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: *Svensk Sjöfart* och *Sjöbefälsföreningen* anser att reformen brådskar och att förslaget bör genomföras så snart som möjligt. Ingen annan remissinstans har yttrat sig särskilt i denna fråga.

Skälen för regeringens förslag: Regeringen anser i likhet med *Svensk Sjöfart* och *Sjöbefälsföreningen* att de föreslagna lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt, vilket bedöms vara den 1 juli 2025. Äldre bestämmelser ska dock fortfarande gälla i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär t.ex. att stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp ska tas ut om skattskyldighet inträtt före den 1 juli 2025. Som redogörs för i avsnitt 4 inträder skattskyldighet när inteckning beviljas eller när inteckning förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel.

7 Konsekvensanalys

I detta avsnitt redogörs för förslagets effekter i den omfattning som bedöms lämpligt i det aktuella lagstiftningsärendet och med beaktande av förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Enligt förordningen ska konsekvensutredningen stå i proportion till förslagets omfattning och effekter.

De offentligfinansiella effekterna till följd av ändrade skatte- och avgiftsregler beräknas i enlighet med Finansdepartementets beräkningskonventioner. Beräkningarna görs i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt. På längre sikt, och för att analysera andra konsekvenser än

de offentligfinansiella effekterna, kan ett mer dynamiskt synsätt behöva användas, där skattebaser tillåts påverkas av regeländringen. Prop. 2024/25:107

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen om konsekvensutredningar.

7.1 Syfte och alternativa lösningar

Förslaget syftar till att sänka kostnaderna för företag som in-tecknar skepp i det svenska fartygsregistret och på så sätt stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft. Andra sätt att sänka kostnaderna i samband med registrering i det svenska sjöfartsregistret vore att sänka de avgifter som Transportstyrelsen tar ut för att täcka kostnaderna som uppstår för myndigheten i samband med fartygsregistreringar. Den här typen av avgifter kan dock uppfattas som mer motiverade och förekommer också i andra länder. De kan därför inte på ett lika betydande sätt sägas påverka Sveriges attraktivitet som flaggstat som stämpelskatten vid in-teckning i skepp. Ett annat alternativ är att inte göra några förändringar av stämpelskatten men då uteblir de effekter som beskrivs i denna konsekvensanalys.

Göteborgs universitet (Handelshögskolan) anser att även andra åtgärder behöver utredas för att uppnå uppgett syfte. Regeringen bedömer dock, med hänsyn till förslagets relativt begränsade påverkan på de offentliga finanserna, att det inte är proportionerligt att ytterligare utreda alternativa lösningar.

Som framgår av avsnitt 6 bör förslaget träda i kraft så snart som möjligt. Tidigaste möjliga datum bedöms vara den 1 juli 2025. Några ytterligare hänsyn vad gäller tidpunkten för ikraftträdandet bedöms inte som nödvändigt. Det beror på att regelförändringen inte bedöms kräva någon längre omställningstid för berörda parter. Eftersom förslaget är av jämförelsevis enkel karaktär bedöms det inte finnas något behov av andra informationsinsatser än sådana som ansvariga myndigheter generellt sett genomför vid uppdateringar av sitt informationsmaterial.

Statens väg- och transportforskningsinstitut anser att det är viktigt att förslaget följs upp och utvärderas. Regeringen bedömer att det är värdefullt att reformer följs upp och utvärderas löpande. Det kan dock vara svårt att urskilja effekterna av ett enskilt förslag. För att det ska vara möjligt att utvärdera förslaget behöver en viss tid ha förflutit sedan skatten slopats.

7.2 Offentligfinansiella effekter

Baserat på tidigare års inbetalningar, preliminära uppgifter om innevarande års inbetalningar och variationen i skatteinbetalningar över tid bedöms statens intäkter från stämpelskatt vid in-teckning i skepp uppgå till ca 10 miljoner kronor per år. Eftersom reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025 beräknas skatteintäkterna minska med ca 5 miljoner kronor ikraftträdandeåret och 10 miljoner kronor per år därefter. *Svensk Sjöfart* och *Skärgårdsredarna* anser att sloandet av stämpelskatten kan komma

Prop. 2024/25:107 att ha dynamiska effekter som kompenserar kostnaden för förslaget. Regeringen ser positivt på att berörda näringar bedömer att förslagets påverkan på skatteintäkterna kan komma att mildras av dynamiska effekter. Sådana effekter uppstår dock vanligen över längre tidsperioder och är som regel svåra att uppskatta storleken på. Som nämns ovan görs beräkningarna i ikraftträdandeårets priser och volymer och utgår vanligtvis från att beteendet hos individer och företag inte ändras till följd av förändringarna i skattereglerna. Antagandet om oförändrat beteende ger en god uppskattning av åtgärdernas effekt på kort och medellång sikt.

7.3 Effekter för företagen

Förslaget om att slopa stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp påverkar företag som använder intecknade skepp i sin verksamhet. Företag som använder skepp i sin verksamhet bedöms i huvudsak vara verksamma inom SNI-koderna 50.1 Havs- och kustsjöfart, passagerartrafik, 50.2 Havs- och kustsjöfart, godstrafik samt 03.1 Fiske. Det är även tänkbart att företag verksamma inom 50.3 Sjöfart på inre vattenvägar, passagerartrafik och 50.4 Sjöfart på inre vattenvägar, godstrafik berörs av förslaget. Det saknas dock information om i vilken utsträckning respektive sektor tar ut inteckningar i sina skepp och hur de minskade skattekostnaderna fördelar sig mellan dessa. Även andra sektorer kan påverkas indirekt genom att kostnadsminskningar i viss mån kan komma kunderna till godo.

Under perioden 2019–2022 gjordes i genomsnitt 24 inteckningar per år. Inteckningarnas storlek under samma period uppgick i genomsnitt till 80 miljoner kronor vilket resulterar i en stämpelskatt på 320 000 kronor per inteckning.

Många länder arbetar aktivt för att attrahera företag att registrera fartyg i sina fartygsregister. Intresset från olika länder att öka antalet registreringar av fartyg innebär att det ofta är relativt enkelt för rederier att registrera skepp i andra länders register om det anses vara mer fördelaktigt. Det är t.ex. avsevärt färre fartyg registrerade i det svenska fartygsregistret jämfört med de danska och norska fartygsregistren. De företag som väljer att registrera sina skepp i det svenska fartygsregistret kan därför antas ha en förhållandevis stark koppling till Sverige. I likhet med *Sjöbefälsföreningen*, *Svensk Sjöfart*, *Svenska Skeppshypotek*, *Trafikanalys*, *Trafikverket* och *Transportstyrelsen* gör regeringen bedömningen att förslaget innebär att dessa företags kostnader sänks något och att deras konkurrenskraft gentemot företag som intecknar skepp i andra register stärks marginellt.

Statens väg- och transportforskningsinstitut ifrågasätter hur betydande inflagningen till följd av förslaget kan komma att bli med hänsyn till förslagets begränsade storlek. Skepp utgör en skattebas med betydande rörlighet. Det är därför tänkbart att förslaget, trots att det har en begränsad påverkan på företagens totala kostnads massa, kan leda till att nya företag väljer att registrera sina skepp i det svenska fartygsregistret. På marginalen kan därför antalet företag i berörda branscher komma att öka något.

Förslaget bedöms inte påverka företagens administrativa kostnader eftersom de ändå behöver lämna uppgifter till Transportstyrelsen av andra skäl i samband med att de in-tecknar sina skepp. Prop. 2024/25:107

7.4 Effekter för enskilda

Även fysiska personer kan äga skepp privat och ta ut in-teckningar i dessa. I den mån de påverkas av förslaget är det genom lägre skattekostnader. Det saknas uppgifter om hur vanligt förekommande detta är men det bedöms vara ovanligt att fysiska personer in-tecknar skepp och därmed berörs av skatten. I den mån de gör det rör det sig sannolikt om mindre skepp och därmed små skattekostnader.

7.5 Effekter för statliga myndigheter och de allmänna domstolarna

Transportstyrelsen framhåller att slo-pandet av stämpelskatten kommer att minska arbetsbördan på marginalen men att ett ökat antal ärenden avseende registrering av fartyg i Sverige medför en ökad börda för myndigheten. Ett ökat antal ärenden kommer därför att leda till längre handläggningstider hos myndigheten, vilket skulle kunna motverka de positiva effekterna av förslaget.

Förslaget om slo-pad stämpelskatt bedöms endast medföra marginella förändringar för Transportstyrelsen. Eventuella tillkommande kostnader ska hanteras inom befintliga ekonomiska ramar.

För de allmänna domstolarna bedöms förslaget inte ha någon inverkan.

7.6 Förslagets förenlighet med EU-rätten

Förslaget bedöms vara förenligt med det EU-rättsliga regelverket.

7.7 Övriga effekter

Förslaget bedöms inte ha några effekter för inkomstfördelningen eller den ekonomiska jämställdheten.

Några remissinstanser, bl.a. *Havs- och vattenmyndigheten* och Svensk Sjöfart, anser att förslaget även kan ha positiva effekter för miljön. Svensk Sjöfart framhåller t.ex. att förslaget innebär minskade kostnader för att investera i moderna miljövänligare fartyg. Regeringen utesluter inte att förslaget kan komma att ha positiva effekter för klimatet och miljön. Det är svårt att avgöra hur stor en sådan effekt skulle kunna vara.

Några remissinstanser, bl.a. Svensk Sjöfart och Trafikanalys, påpekar att förslaget har betydelse ur ett beredskapsperspektiv. I likhet med flera remissinstanser kan regeringen inte utesluta att förslaget kan ha positiva effekter för beredskapen.

Prop. 2024/25:107 Flera remissinstanser, bl.a. Svensk Sjöfart, anser att förslaget kan få positiva effekter på sysselsättningen. Förslaget bedöms ha en försumbar effekt på sysselsättningen i ekonomin som helhet, men det skulle kunna ha en positiv påverkan på sysselsättningen i den berörda sektorn.

8 Författningskommentar

8.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter

3 § Inskrivningsmyndigheten är beskattningsmyndighet.

I paragrafen regleras att inskrivningsmyndigheten är beskattningsmyndighet.

Nuvarande *andra stycket* tas bort till följd av att uttag av stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp slopas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

21 § Om inte annat framgår av 22 och 23 §§ tas stämpelskatt ut vid beviljande av sådan ansökan om inteckning i fast egendom som avses i 22 kap. 2 § jordabalken, samt vid beviljande av motsvarande ansökan beträffande tomträtt *eller* luftfartyg. Detta gäller också vid beviljande av ansökan om företagsinteckning.

I paragrafen regleras i vilka fall stämpelskatt ska tas ut vid inteckningar.

Ändringen i *första stycket* innebär att beviljande av ansökan om inteckning i skepp inte längre utgör en stämpelskattepliktig händelse.

Nuvarande *andra stycket* tas bort till följd av att uttag av stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp slopas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

24 § Stämpelskatten är vid inteckning i

1. fast egendom och tomträtt tjugo kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas,

2. luftfartyg tio kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas.

Vid företagsinteckning är stämpelskatten tio kronor för varje fullt tusental kronor av det belopp som intecknas.

Skatten är alltid lägst femtio kronor.

I paragrafen anges skattesatserna vid inteckning.

Ändringen i *första stycket* innebär att tredje punkten om skattesats vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp tas bort. Övriga ändringar är endast redaktionella.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

25 § Skattskyldighet inträder i fall som avses i

a) 4 §, när ansökan om inskrivning beviljas,

b) 21 §, när inteckning beviljas.

I paragrafen regleras skattskyldighetens inträde.

Ändringen i *punkt b* innebär att skattskyldighet inte längre inträder vid överföring av inteckning från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till dess skeppsdel.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

33 § En handling som ligger till grund för skattens fastställande eller ett pantbrev får inte lämnas ut förrän skatten har betalats. Detta gäller inte om uppskov medgetts enligt bestämmelserna i 32 a § första stycket.

I paragrafen regleras utlämnande av pantbrev och handling som ligger till grund för skattens fastställande.

Nuvarande *andra stycket* tas bort som en följd av att uttag av stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp slopas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2025.

2. Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet.

Lagen innebär att bestämmelserna om stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp upphör att gälla.

Av *första punkten* framgår att lagen träder i kraft den 1 juli 2025.

Enligt *andra punkten* gäller dock äldre bestämmelser fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före ikraftträdandet. Det innebär t.ex. att stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp ska tas ut om skattskyldighet inträtt före den 1 juli 2025.

Övervägandena finns i avsnitt 6.

8.2 Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

2 kap.

15 a § Vid handläggningen hos registermyndigheten av registerärenden tillämpas inte 22 § andra stycket och 37–39 §§ förvaltningslagen (2017:900).

I paragrafen finns bestämmelser om handläggningen hos registermyndigheten.

Nuvarande *andra stycket* tas bort till följd av att uttag av stämpelskatt vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp slopas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Sammanfattning av promemorian Slopad stämpelskatt vid inteckning i skepp

Stämpelskatt ska betalas till staten vid bl.a. beviljande av ansökan om inteckning i skepp. I dessa fall är stämpelskatten fyra kronor för varje tusental kronor av det belopp som intecknas. I promemorian föreslås att stämpelskatten vid beviljande av ansökan om inteckning i skepp ska slopas.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2025.

Efter remiss har yttranden kommit in från FAR, Föreningen Svensk Sjöfart, Försvarsmakten, Göteborgs universitet (Handelshögskolan), Havs- och vattenmyndigheten, Kammarkollegiet, Konkurrensverket, Lighthouse Swedish Maritime Competence Centre, Näringslivets Skattedelegation, Regelrådet, Skatteverket, Sjöbefälsföreningen, Sjöfartsverket, Stockholms universitet (Juridiska fakulteten), Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Stockholms tingsrätt, Svenska Skeppshypotek, Svenskt Näringsliv, Skärgårdsredarna, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.

Yttrande har dessutom kommit in från Skärgårdarnas Riksförbund.

Följande remissinstanser har inte svarat eller angett att de avstår från att yttra sig: Chalmers tekniska högskola AB, Linnéuniversitetet (Sjöfartshögskolan), Maritimt Forum, Näringslivets Regelnämnd, Seko, Svenska Bankföreningen, Sveriges Skeppsmäklare och Transportföretagen Sjöfart.

Finansdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 6 mars 2025

Närvarande: Busch, ordförande, och statsråden Ankarberg Johansson, Edholm, J Pehrson, Waltersson Grönvall, Jonson, Tenje, Slottnér, M Persson, Wykman, Malmer Stenergard, Kullgren, Liljestrand, Brandberg, Bohlin, Carlson, Pourmokhtari, Dousa

Föredragande: statsrådet Wykman

Regeringen beslutar proposition Slopád stämpelskatt vid in-teckning i skepp