

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: Fi2026/01133

Stockholm 2026-06-03

Remissvar Svensk Sjöfart – promemorian Särskilda bestämmelser i systemet för tonnagebeskattning för företag som är föremål för återkrav av statligt stöd

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 över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har varit drivande för en förbättrad och moderniserad tonnagebeskattning i Sverige som stärker den svenska rederinäringen och bidrar till försörjning och beredskap. Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget, som är en förutsättning för att EU-kommissionens nya statsstöds godkännande för svensk tonnagebeskattning ska gälla för tioårsperioden fr.o.m. 1 januari 2027 t.o.m. år 2036.

Det föreslås att det i systemet för tonnagebeskattning **införs bestämmelser** som innebär att ett företag inte ska kunna tonnagebeskattas om det är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden. Det innebär dels att en ansökan om godkännande för tonnagebeskattning inte ska godkännas om företaget är föremål för ett sådant betalningskrav, dels att Skatteverket ska återkalla ett godkännande för tonnagebeskattning om ett företag inte i tid har fullgjort betalning enligt ett sådant betalningskrav. Det tydliggörs i förslaget från regeringen, att i fråga om tonnagebeskattning **bör hänsyn tas till tonnageskattesystemets särskilda karaktär**, då företag är bundna till systemet i minst tio beskattningsår, samt de betydande kostnader och ekonomiska konsekvenser som en övergång till konventionell beskattning kan medföra, ”bör Skatteverket endast återkalla ett godkännande för tonnagebeskattning om företaget inte betalar ett återkrav av statligt stöd i tid och i sin helhet”. Företaget ges därmed möjlighet att återbetala återkravet inom den angivna tidsfristen **utan att omedelbart riskera att godkännandet återkallas**. Återkallelse ska därmed inte ske om företaget har fullgjort betalning senast under samma beskattningsår som betalningskravet ursprungligen förföll till

betalning, förutsatt att det sker innan Skatteverket fattar sitt beslut om återkallelse. Vidare föreslås att återkallelse inte ska ske om företaget betalat in sin skuld. Inte heller någon återkallelseavgift ska tas ut med motivet att ”en återkallelseavgift i den angivna situationen skulle framstå som oskäligt med hänsyn till att kommissionens beslut om att förklara ett stöd olagligt kan bero på omständigheter som ligger helt utanför företagets kontroll”.

Återkallelseavgift bör därför inte tas ut när återkallelse sker på grund av att företaget är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av kommissionen som förklarat ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

Regeringen föreslår vidare att spärrtid för att inträda i tonnageskatten inte påverkas i händelse av en återkallelse som är utanför företagets kontroll. Detta kompletteras med en ventil /bestämmelse i Skatteförfarandelagen om att i alla fall inte på nytt godkänna en ansökan om tonnagebeskattning så länge ett betalningskrav till fullo har betalats.

Svensk Sjöfart bedömer att reglerna i dessa delar är väl balanserade hänsynstaganden som är viktiga för att inte skapa ytterligare ekonomiska bekymmer i ett ansträngt läge för ett drabbat rederiföretag. Att regelverket, i de fall det skulle kunna bli aktuellt, tillämpas med denna balans i åtanke är viktigt för att inte i onödan försätta rederier i konkurs.

Vidare förtydligas i förslaget att eftersom en ansökan om tonnagebeskattning måste lämnas in senast fem månader före beskattningsårets början kan **ett företag i vissa fall behöva vänta ytterligare ett år** innan det åter kan omfattas av systemet. Om ansökan lämnas in för sent efter att återkravet har betalats kan nytt godkännande tidigast ges för nästkommande beskattningsår. Det föreslås också att företag som har godkänts för tonnagebeskattning i sin inkomstdeklaration ska lämna de uppgifter som behövs för att bedöma om dess godkännande ska återkrävas till följd av att företaget är eller har varit föremål för ett betalningskrav på grund av beslut av kommissionen som förklarat ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

Lagändringarna sker genom ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244) och föreslås träda i kraft den 1 januari 2027. Det kommer inte finnas övergångsbestämmelser för de rederier som redan är inne i systemet före ikraftträdandet. Slutligen konstateras i remissen att återkrav av statligt stöd är en sällsynt företeelse i Sverige, och att sannolikheten för att kvalificerad rederiverksamhet ska drabbas av återkrav utan att i tid fullgöra en återbetalning är låg.

Svensk Sjöfart anser att de lagda förslagen är väl balanserade och tillstyrker förslagen i remissen.

Svensk Sjöfart önskar att, i samband med denna promemoria, ta tillfället i akt att framföra behovet av ytterligare förbättringar i tonnageskattesystemet än de som föreslagits till riksdagen i enlighet med prop. 2025/26:243, i syfte att säkerställa att svensk sjöfart konkurrerar på samma villkor som andra europeiska rederier gör:

- Det är av vikt att införa en möjlighet att kunna hyra ut fartyg inom den egna koncernen och utan tidsbegränsning inom den Europeiska unionen i likhet med vad som gäller i flera andra länder inom EU. Svensk Sjöfart förordar därför att det införs ett undantag från den tidsmässiga begränsningen på utchartning av fartyg på tre år om denna utchartning sker inom EU/EES till hel- eller delägda bolag, s.k. **koncernintern bareboat (KB)**. Ett införande av KB inom EU/EES innebär att fler fartyg kommer att

omfattas av svensk tonnageskatt, därigenom ökar de direkta intäkterna från det svenska tonnageskattesystemet. I tillägg till detta ökar också *indirekta skatteintäkter* från annan kringliggande verksamhet som kommer med fartygsägandet i Sverige, så som exempelvis tekniska driftsavdelningar, projektering av fartyg, finansiering, m.m. Om möjligheten till KB inte införs finns en överhängande risk att svenska rederier får svårare att växa på den europeiska marknaden och därigenom inte kan konkurrera, eller helt enkelt tvingas etablera verksamhet i andra europeiska länder som Nederländerna eller Norge för att kunna konkurrera. Därigenom går Sverige, utan en justering, miste om både skatteintäkter (direkta och indirekta). Sverige går dessutom miste om möjligheten att i händelse av en krissituation snabbt kunna flytta ägda resurser (fartyg) till svensk flagg.

- Sverige måste tillvarata alla möjligheter att få in fler fartyg under svensk tonnageskatt och flagg genom att utreda hur **ship management** kan inkluderas. Mot bakgrund av att rederier verkar på en gemensam europeisk marknad, samt inom breda internationella samarbeten, innebär den nuvarande utformningen av den svenska tonnageskatten en konkurrensnackdel. Den svenska regleringen medger i dag inte att drift och bemanning av fartyg bedrivs i ett separat bolag inom tonnageskattesystemet. Detta minskar incitamenten att ansluta fartyg till svensk tonnagebeskattning och missgynnar samtidigt svenska företag verksamma inom drift- och bemanningstjänster. Följden blir att Sverige riskerar att förlora både fartyg, skattebas och strategiskt viktig sjöfartskompetens.
- Inkludera **incitament inom miljö- och klimatområdet** (enligt norsk modell) som en del för att underlätta omställningen i enlighet med intentionerna när sjöfarten inkluderades inom EU ETS. Flera europeiska länder har sedan tidigare infört olika typer av gröna incitament i respektive lands tonnageskattesystem. Senast i raden är bl.a Norge där fartygen delas in i olika klasser och ju högre miljöprestanda desto större är den nedsättning som kan erhållas (från 2,5% till 25%). Syftet är att skapa incitament för miljö- och klimatinvesteringar genom att öka deras lönsamhet, eftersom sådana investeringar ofta är svåra att göra ekonomiskt försvarbara.
- Tillvarata möjligheter till **regelförenkling** inom ramen för tonnageskatten, exempelvis genom att införa en möjlighet att flera företag kan hanteras som en grupp. Svensk Sjöfart menar att det hade varit värdefullt att se om en förenkling hade kunnat åstadkommas genom att ett rederi skulle kunna anmäla/registrera en grupp av företag som utgör en enhet för tonnagebeskattning, detta eftersom ett fartyg ofta kan placeras i ett eget företag som en driftsenhet (underlättar ofta exv. lån, investering, drift och försäljningar). I beaktande av att tonnageskattens storlek enbart beräknas på ett fartygs lastförmåga torde åtgärden vara neutral skattemässigt men underlätta i frågor som exempelvis andelen fartyg som får bareboatchartras. Med tanke på att ett rederi enligt redan idag gällande regler (jämför Inkomstskattelagen), vid inträde i tonnageskatten ska gå in med alla delar av verksamheten, följer denna typ av lösning intentionerna i befintligt regelverk – men kräver inte att alla fartyg samlas i ett bolag. I ljuset av en rad övriga krav när ett rederi går in i tonnageskatten, som exempelvis att ett rederi ska växa enligt dagens regler och bibehålla sitt tonnage enligt nu liggande förslag, skulle möjligheten att anmäla en grupp underlätta både att träda in i tonnageskatten och att hantera exempelvis en konjunkturedgång.

I och med att regeringen föreslagit att specialsjöfarten inkluderas i tonnageskatten är en avgörande följdändring att regering och riksdag också **säkerställer att specialfartyg kan**

flaggas i Sverige och bemannas under konkurrenskraftiga villkor. När det gäller specialsjöfart i allmänhet kvarstår det **främsta hindret för sjöfartsstöd i att inkomstskattelagens snäva definition av EES-handelsfartyg utesluter flera fartygskategorier som används för sjöfartstjänster från att klassificeras som sjöinkomst,** vilket är en förutsättning för att kunna omfattas av sjöfartsstödet. Det är därför angeläget att förtydliga att specialsjöfarten kan erhålla sjöinkomst för sina anställda, och sjöfartsstöd som övriga handelsfartyg erhåller för att skapa en jämn konkurrenssituation för detta segment.

Svensk Sjöfart välkomnar fortsatt dialog med regeringen i ovan frågor som har stor betydelse för svensk sjöfarts konkurrenskraft såväl som för Sveriges beredskap.

Stockholm, 2026-06-03

För Föreningen Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder, näringspolitisk expert