

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
inkomstskatt och socialavgifter

Vår referens/dnr:
2026-92

Er referens/dnr:
Fi2026/01133

2026-05-26

Remiss av promemorian Särskilda bestämmelser i systemet för tonnagebeskattning för företag som är föremål för återkrav av statligt stöd

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och lämnar synpunkter på förslaget i enlighet med vad som anges nedan.

Grunder för förslagen

Allmänt om tonnagebeskattning

Tonnagebeskattningen är ett frivilligt beskattningssystem från 2017 som tillkom mot bakgrund av den ökade internationella konkurrensen i syfte att ge svenska rederier i internationell trafik bättre konkurrensvillkor, öka andelen svenskflaggade fartyg och bevara svenskt sjökunnande. Tonnageskatt finns i flera länder, bl.a. i övriga Norden och är också den metod som förordas av EU för beskattning av sjöfartsnäringen.

Skatten utgör ett avsteg från traditionell företagsbeskattning där bolagsskatt utgår på vinsten efter att inkomster tagits upp och kostnader dragits av enligt skattelagstiftningens regler. Tonnageskatt är i stället ett system där skatten beräknas schablonmässigt baserat på nettotonnage. Företag som bedriver kvalificerad rederiverksamhet kan ansöka om att tillämpa tonnagebeskattning i stället för beskattning av verksamhetens resultat.

Statsstödskrav avseende den svenska tonnagebeskattningen

Under beredningen av Sveriges anmälan om statsstödsgodkännande har Europeiska kommissionen begärt att det svenska systemet för tonnagebeskattning ska kompletteras med bestämmelser som innebär att företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av kommissionen som förklarat ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden inte ska kunna tonnagebeskattas.

För att säkerställa att det svenska systemet för tonnagebeskattning är förenligt med de krav EU-rätten ställer på nationella stödordningar föreslås i aktuell promemoria att det i systemet för tonnagebeskattning införs särskilda bestämmelser. Dessa bestämmelser 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.

Förslaget innebär att

- en ansökan om godkännande för tonnagebeskattning inte ska godkännas om företaget är föremål för ett betalningskrav avseende olagligt och oförenligt statsstöd .
- Skatteverket ska återkalla ett godkännande för tonnagebeskattning om ett företag inte i tid har fullgjort betalning enligt ett sådant betalningskrav. Återkallelse ska dock 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.

Enligt promemorian finns det med hänsyn till tillgänglig information inget skäl att anta ett företag som bedriver kvalificerad rederiverksamhet skulle bli föremål för återkrav utan att i tid fullgöra en återbetalning. Mot bakgrund av detta bedöms förslaget inte leda till några offentligfinansiella effekter.

Föreslagna ändringar föreslås träda i kraft den 1 januari 2027. Beslut om återkallelse av ett godkännande för tonnagebeskattning i den nya lydelsen får inte avse beskattningsår som börjar före den 1 januari 2027.

Synpunkter

Svenskt Näringsliv har inga invändningar mot de föreslagna ändringarna som föranleds av krav som uppställs av EU-rätten gällande statsstöds godkännande av den svenska tonnageskatten.

Svenskt Näringsliv välkomnade tonnageskatten när den infördes¹ och är positiv till regeringens ambition att vidta åtgärder för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft och attraktivitet, samtidigt som Sveriges beredskap stärks. För att säkerställa den svenska skattens konkurrenskraft bör det göras regelmässig kalibrering mot andra EU-länders tonnageskatteregler, vilket inkluderar vilka verksamheter och stödtjänster som inkluderas i skatten. Utgångspunkten bör vara att Sverige ska eftersträva att tillämpa "best practice" från andra EU-länder för att stärka skattens attraktivitet och därmed bygga en konkurrenskraftig svensk sjöfart.

En generell sänkning av den svenska bolagsskatten skulle självfallet minska konkurrensnackdelen för svenska rederier liksom medföra en stimulans för företagsinvesteringar generellt i Sverige. Detta skulle då i sin tur medföra ökade skatteintäkter genom ökad sysselsättning och ökad ekonomisk aktivitet. Sverige bör därför ha beredskap för att sänka bolagsskatten ytterligare för att öka investeringarna och konkurrenskraften hos svenska företag. Även om bolagsskatten sänks kan det emellertid behövas speciella insatser för att möta den internationella konkurrensen inom rederinäringen.

¹ Se Svenskt Näringslivs remissvar på betänkandet Ett svenskt tonnageskattesystem, SOU 2015:4, remissvar på promemorian Vägade skatter - Navigering i sjöfartens förutsättningar och remissvar på promemorian Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning.
https://www.svensktnaringsliv.se/material/remissvar/rsj896_remissvar-26-2015pdf_1095346.html/Remissvar+26-2015.pdf
[remissvar_2024-26.pdf](#)
[remissvar_2025-161.pdf](#)

Svensk Sjöfart och andra närmast berörda branschorganisationer m.fl. torde närmare kunna utveckla vilka eventuella effekter ändringarna kan bedömas få för de specifika branscherna.

SVENSKT NÄRINGSLEV

Johan Fall

Robert Lönn