

Finansdepartementet

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia:

[birgitta.fors.almassidou@regeringskansliet.se](mailto:birgitta.fors.almassidou@regeringskansliet.se)

Remissyttrande

Diarienummer: Fi2026/00780

Stockholm 2026-06-04

## **Remissvar från Svensk Sjöfart- promemorian Nya förenklingsregler och andra kompletteringar i lagen om tilläggsskatt**

*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 tagit del av det remitterade förslaget *Nya förenklingsregler och andra kompletteringar i lagen om tilläggsskatt* och har även tidigare framfört synpunkter på grundförslaget vid tilläggsskattens införande i Sverige. Då det föreligger specifika förutsättningar gällande internationell sjöfart innehåller lagen ett sjöfartsundantag. Många länder har sedan länge särskilda regler för sjöfartsbeskattning, exempelvis tonnageskatt, som OECD därmed beaktar och som är viktigt att värna. **Svensk Sjöfart tillstyrker det remissvar som Näringslivets Skattedelegation inkommit med gällande promemorian.** Vidare vill vi påminna om sjöfartens globala natur som gör att **landspecifika lösningar i största möjliga mån bör undvikas** och gemensamma regelverk bör eftersträvas. Multinationella företag har ofta närvaro i en stor del av världens länder vilket innebär att dessa processer är oerhört kostsamma och tidskrävande att hantera.

Sjöfartsbranschen, med betoning i Sverige, har under ett antal år stagnerat och politiken stärker nu förutsättningarna för att bedriva sjöfartsverksamhet med Sverige som bas, vilket i grunden är bra för Sveriges försörjningsförmåga och beredskap. Det går i det sammanhanget inte att nog betona hur viktigt långsiktighet och förutsägbarhet är för att bedriva rederiföretagande.

De administrativa riktlinjer som antogs av Inclusive Framework den 5 januari 2026 bestod av ett paket med fem förenklingsregler (sida-vid sida paketet), varav fyra hanteras i promemorian:

- en ny förenklingsregel som gäller hela systemet med tilläggsskatt (Side-by-Side Safe Harbour),
- en ny förenklingsregel som gäller kompletteringsregeln för tilläggsskatt (UPE Safe Harbour),
- nya regler om kvalificerade skatteincitament (Substance-based Tax Incentive Safe Harbour),
- en förlängning av den tillfälliga förenklingsregeln för tilläggsskatt (Extension of the Transitional CbCR Safe Harbour).

Den femte förenklingsregeln som omfattades av paketet, en ny permanent förenklingsregel för tilläggsskatt (Simplified ETR Safe Harbour), kommer aviseras att behandlas i ett annat lagstiftningsärende.

Utöver de förslag som direkt följer av sida-vid-sida paketet innehåller promemorian förslag på vissa ytterligare justeringar i lagen om tilläggsskatt. Dessa föreslagna justeringar lämnas till följd av:

- behov av kompletteringar med ytterligare bestämmelser med anledning av IF:s administrativa riktlinjer från juni 2024 och januari 2025, samt
- behov av kompletteringar av bestämmelserna om uppskjuten skattekostnad när koncernenheter i en stat börjar omfattas av tilläggsskattereglerna.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2027 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar närmast efter den 31 december 2026. Det införs en möjlighet för den rapporterande enheten att begära retroaktiv tillämpning av bestämmelserna.

Svensk Sjöfart önskar betona följande frågor av särskild vikt att hantera i processen framöver:

- Svensk Sjöfart konstaterar att avsaknaden av ett förslag kring den **permanenta förenklingsregeln** är ett bekymmer som snarast behöver tillkomma.
- **Det är positivt att den tillfälliga förenklingsregeln** förlängs med ett år och det bör eventuellt övervägas om den bör förlängas ytterligare. Med detta sagt är vi tveksamma till om denna regel bidrar till betydande förenkling.
- Det parallella system för minimibesättning som accepterats i förhandlingarna med USA, riskerar att skapa en betydande konkurrensnedvridning till förmån för amerikanska bolag gentemot svenska koncerner. **Svensk Sjöfart anser att regelverkets existens behöver ses över givet denna stora förändring.**

Sjöfartsspecifik synpunkt:

För bolag med sjöfartsverksamhet är det i praktiken främst relevantt att underlaget för de substansbaserade skatteincitamenten – dvs. de regler som medger positiva justeringar av Covered Taxes i den fullständiga beräkningen – inte ska inkludera materiella tillgångar eller personalkostnader hänförliga till undantagen sjöfartsverksamhet. Eftersom GloBE income och Covered Taxes avseende denna verksamhet exkluderas från beräkningen framstår det som konsekvent att även dessa substansbaserade justeringar inte tillämpas. Mot denna bakgrund har vi inga synpunkter på förslaget i denna del.

Stockholm som ovan

För Föreningen Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder, näringspolitisk expert