

Finansdepartementet

Remissyttrande

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer: Fi2025/01444

Kopia: ville.pelling@regeringskansliet.se Stockholm 2025-09-11

Remissvar Svensk Sjöfart – Förbättrade regler för svensk tonnageskatt

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.

Sammanfattning:

Svensk Sjöfart välkomnar regeringens tydliga ambition att stärka Sveriges attraktivitet som flaggstat och den svenska sjöfartens konkurrenskraft, samtidigt som Sveriges beredskap stärks. Svenska rederier har under lång tid tappat i konkurrenskraft mot konkurrenter i andra EU-länder på grund av sämre näringsvillkor. Antalet handelsfartyg registrerade i Sverige under svensk flagg är dessutom allt för få för att långsiktigt klara både kompetensförsörjning och beredskapsbehov. Inom vissa fartygssegment, flera viktiga för svensk beredskap, saknas idag helt svenskflaggade fartyg. Det är av yttersta vikt att regeringen agerar skyndsamt med att stärka konkurrensförutsättningarna för svenska rederier för att säkerställa svensk försörjning och beredskap. En tonnageskatt som möjliggör för svenska rederier, med svenska fartyg att bedriva trafik på Sverige och samtidigt ingå i ett svenskt tonnageskattesystem är en förutsättning för detta. Därutöver måste systemet också skapa förutsättning för en växande rederinäring och säkra ett ökat svenskt fartygsägarande. En sådan förändring är endast möjlig om ett nytt reviderat svenskt system är minst lika bra, och helst bland de bästa, som i övriga länder inom EU.

För att åstadkomma detta är det ytterst angeläget att det nu liggande förslaget kompletteras så att det blir möjligt med uthyrning av fartyg inom en koncern utan begränsningar. En sådan komplettering är helt avgörande för att skapa förutsättningar att bygga och utveckla rederier med Sverige som bas. Utan en reglering som motsvarar den som finns i flera europeiska länder kommer förslaget inte att åstadkomma den förstärkning av svenska rederier som regeringen önskar. Även om förslaget behöver kompletteras välkomnar Svensk Sjöfart det remitterade förslaget som avsevärt förbättrar spelplanen för svenska rederier, dessutom i ett tidskritiskt läge för industrin och för Sveriges beredskap. Genom flera betydande förslag som läggs fram kan svensk rederiverksamhet få en chans att utvecklas utan de särskilda hinder som satt krokben för svensk sjöfartsverksamhet. Framför allt tillstyrker Svensk Sjöfart förslagen som möjliggör för rederier att trafikera med sina fartyg fullt ut på svenska hamnar, vilket under nuvarande system varit ytterst begränsade. Inkluderingen av specialsjöfarten i

tonnageskatten och en sänkning av godtagbar bruttostorlek för att möjliggöra dessa fartygs inträde är också avgörande för att rita om spelplanen för segmentet och kan se en framtid i Sverige. Båda delar utgör centrala frågor för det svenska sjöfartsklustret. Därutöver ser vi förslag såsom förbättrade villkor för överavskrivningsfond som införs och vissa förbättringar avseende bareboatregelverk.

I promemorians förslag om bareboatuthyrning saknas emellertid förslag som ger större flexibilitet för koncerner som borde kunna undantas från begränsningen om tre år, i likhet med hur det görs på flera andra håll i Europa. Vidare är Ship management ett sjöfartssegment som, i likhet med i flera andra länder inom EU, borde kunna inkluderas. Det hade även varit välkommet med förslag på hur man kan underlätta hanteringen för rederier exempelvis när fartygen ligger i flera dotterbolag. Inget av dessa har belysts i promemorian och det är frågor som behöver omhändertas i förslaget eller genom vidare utredning. Slutligen har frågan om obeskattade reserver inte hanterats, vilket föreningen förordar.

Utöver ovan ser vi från branschen möjlighet till mindre justeringar av lagda förslag som kan förbättra implementeringen av den reformerade tonnageskatten. Nedan återfinns Svensk Sjöfarts detaljerade synpunkter på förslagen i promemorian.

Specialsjöfart inkluderas i systemet med tonnagebeskattningen (avsnitt 4.2)

Svensk Sjöfart tillstyrker den föreslagna utvidgningen av den svenska tonnageskatten till att också omfatta specialsjöfarten, samt en ändring av storleksgränsen för specialfartyg (från 20 brutto), se vidare nedan. Att fartyg som används inom specialsjöfarten, även i Sverige kan omfattas av tonnageskatt, är angeläget både för utveckling av sjöfartsnäringsen i Sverige och för vår svenska beredskap. Utöver att storlekskravet sänks för specialsjöfarten krävs också att specialfartyget är utsatt för internationell konkurrens.

Utöver förtydligandet att specialsjöfarten är en verksamhet utsatt för internationell konkurrens och att denna är att likställa med kvalificerad rederiverksamhet är det avgörande att även förtydliga att dessa fartyg även utgör fartyg som klassas som Handelsfartyg enligt inkomstskattelagen (jmf exv. 64 kap 3§). Detta i syfte att säkerställa att den nu föreslagna justeringen inte enbart innebär att dessa fartyg kan omfattas av svensk tonnageskatt utan även kan flaggas i Sverige. Svensk Sjöfart förordar därför att ett förtydligande införs i inkomstskattelagen som tydliggör att alla fartyg som används inom specialsjöfarten (dvs enligt den föreslagna 4b §) är att betrakta som handelsfartyg också i den mening som anges i 64 kap av inkomstskattelagen och därmed att ombordanställda på dessa fartyg kan omfattas av sjöinkomst, vilket i nästa steg möjliggör sjöfartsstöd till rederiet. Utan ett sådan förtydligande finns en uppenbar risk att praxis tvingas att utvecklas via att varje enskild typ av verksamhet inom specialsjöfarten kan komma att behöva prövas i domstol. I det omtalade fallet med ett kabellägningsfartyg har tolkning gällande dess status kommit först efter att HFD (MÅL 3 433–20) konstaterat att denna typ av fartyg är att betrakta som handelsfartyg. För att undvika onödiga rättsliga prövningar och därmed bromsa upp en tillväxt av svenska fartyg inom specialsjöfarten är det angeläget att regeringen tydliggör detta.

Idag förekommer rättsliga prövningar kring huruvida olika typer av specialsjöfart är eller inte är utsatta för internationell konkurrens och huruvida fartygen därigenom är att betrakta som handelsfartyg varför ett förtydligande i denna del är önskvärd.

Begreppet sjöräddning

Svensk Sjöfart förordar att begreppet *Sjöräddning i den föreslagna §4b* byts ut till *räddningstjänst*. I EU-regelverket används begreppet *fartyg som ger assistans till sjöss*, vilket inkluderar andra åtgärder än enbart sjöräddning. Enligt lagen om skydd mot olyckor delas räddningstjänst in i olika typer av räddningstjänst, de olika typerna är dessutom geografiskt uppdelade (stat och kommun). Vad gäller de olika typerna av räddningstjänst kan det inom sjöfarten dessutom vara svårt att dra en skarp gräns mellan sjöräddning och miljöräddning. Det är därför angeläget att inte smälta av den assistans som kan lämnas till sjöss till en viss del av en räddningsinsats och inte till andra. Exempelvis kan ett brinnande fartyg utgöra en situation som inledningsvis kan vara sjöräddning och sedan bli miljöräddning eller vice versa¹.

Med en begränsning enbart till begreppet sjöräddning kan fartyg som omfattas av svensk tonnageskatt inte hållas i beredskap för att medverka vid miljöräddningstjänst (exempelvis inom ramen för den beredskapsflotta som den Europeiska sjösäkerhetsbyrån upphandlat för ändamålet), vilket innebär en klar konkurrensnackdel för svenska rederier vid upphandling av sådana resurser inom EU.

Vid räddningstjänst äger dessutom räddningsledaren, vanligen tjänsteman inom Kustbevakningen eller Sjöfartsverket, rätt att förfoga över fartygsresurser för att genomföra räddningstjänstoperationer. Fartyg kan därför ianspråkta för räddningstjänst. Ett sådant beslut från en räddningsledare vid Kustbevakningen för att skydda den marina miljön (miljöräddning) kan således innebära att ett fartyg som omfattas av svensk tonnageskatt hamnar i en situation där rederiet de facto bedriver en verksamhet som inte är förenlig med kraven i den svenska tonnageskattelagstiftningen.

Enligt EU:s statsstödsregler anses fartyg som tillhandahåller *assistans till sjöss* gå under beskrivningen annan handelssjöfart som alltså kvalificerar sig för tonnageskatt. Det är viktigt

¹ Ett exempel på detta är branden ombord på fartyget Almirante Storni utanför Göteborg i december 2021, där det brann i en last med virke. Branden var svårsläckt och en rad resurser sattes in för att släcka branden, detta för att undvika en förlust av fartyget och förhindra att olja kom ut i vattnet (miljöräddningstjänst), samtidig befann sig besättningen ombord och om de skulle evakueras/räddas skulle det bli frågan om sjöräddning. I andra situationer kan situationen vara den omvända att passagerare räddas (sjöräddning) och att fartyget sedan ska tas omhand, exv. tömmas på drivmedel (miljöräddning), bärgas eller motsvarande. Det svenska begreppet för räddningstjänst är uppdelat i olika typer till havs (till stor del beroende på att olika myndigheter ansvarar för verksamheten).

Med en begränsning enbart till sjöräddning kan fartyg som omfattas av svensk tonnageskatt inte hållas i beredskap för att medverka vid miljöräddningstjänst (exv. Inom ramen för den beredskapsflotta som den Europeiska sjösäkerhetsbyrån upphandlat för ändamålet), vilket innebär en klar konkurrensnackdel för svenska rederier vid upphandling av sådana resurser inom EU.

att svensk tonnageskatt inte inför avvikande regelverk och beslutar att endast omfatta sjöräddning. Svensk Sjöfart förordar därför att begreppet räddningstjänst används.

Förtydligande kring fartyg som tillhandahåller förnödenheter till fartyg

Enligt författningskommentarerna sidan 42 i beskrivning av vad den elfte punkten inbegriper inkluderas tillhandahållandet av förnödenheter till personal till sjöss, dock inte förnödenheter till fartygen, där det anges att.

“/...stöd och service kan exempelvis avse tillhandahållande av livsmedel och andra förnödenheter till personal till sjöss med ett kvalificerat fartyg”.

Svensk Sjöfart anser att det bör förtydligas att denna typ av service inte enbart hör till en viss sjöfartsverksamhet, utan kan gälla både offshorefartyg och andra fartyg.

Det är också angeläget att förtydliga att förnödenheter inom sjöfarten precis som konstaterats i förslaget inkluderar livsmedel med också andra typer av förnödenheter. Förnödenheter inom sjöfarten torde således kunna avse allt ifrån livsmedel (inklusive dricksvatten), till verktyg, reservdelar, och andra för fartyget nödvändiga utrustning så som exempelvis sjökort, trossar, mm. För att undvika otydligheter vid tillämpningen av regelverket framåt förordar Svensk Sjöfart att en egen punkt läggs till listan som omfattar fartyg som tillhandahåller förnödenheter enligt ovan till fartyg. Givet att fartyg på reddan är utanför hamnen borde inkludering av denna kategori av specialsjöfart motsvara de kategorier som stöds av EU:s statsstödsregelverk. Både Danmark och Nederländerna har t ex sådana regelverk som möjliggör för denna typ av servicefartyg.

Möjligheterna till uthyrning (s.k. bareboat) av kvalificerade fartyg utan besättning utökas (4.3)

Svensk Sjöfart välkomnar förslaget att höja gränsen för bareboatuthyrning från 20 till 50 procent av den totala bruttodräktigheten. Däremot saknas i förslaget möjlighet för svenska rederier att, i likhet med flera andra länder i Europa, hyra ut och in fartyg (utan tidsgräns) inom en och samma koncern. Att denna möjlighet saknas i förslaget utgör en betydande brist som avsevärt kommer att hämma utvecklingen av rederinäringen i Sverige. Sjöfart är en internationell verksamhet och det finns ett behov för rederier att inom ramen för den egna verksamheten kunna flytta fartyg inom den egna verksamheten. Med hänsyn till att det i princip krävs att den som vill bedriva en verksamhet i ett visst land (även inom EU) behöver registrera ett särskilt bolag i det landet innebär avsaknaden av möjligheten till koncernintern bareboat att den svenska tonnageskattens attraktivitet minskar markant, då ett rederi inte fritt kan flytta sina fartygsresurser mellan olika enheter (inom den egna verksamheten) för att möta marknadens behov eller som en effekt av överkapacitet pga konjunkturförändringar. Detta innebär en betydande nackdel i det svenska systemet. Svensk Sjöfart kan konstatera att denna möjlighet återfinns i flera andra EU-länders tonnageskattesystem. ex Norge och Nederländerna².

² Holland, Danmark, Norge, Cypern har samtliga undantag i bareboatregelverket när koncernbegreppet uppfylls enligt respektive lands lagar.

Med beaktande av ovan, vill Svensk Sjöfart betona vikten av att säkerställa att de svenska reglerna avseende koncernintern bareboat utformas så att de blir konkurrenskraftiga. Svensk Sjöfart förordar därför att Sverige, i likhet med Nederländerna, och Norge³ som tillåter att fartyg utan begränsning i tid eller andel av tonnaget, så länge det sker inom en och samma koncern. Med hänsyn till att det finns flera sätt att definiera en koncern skulle en möjlighet i denna del kunna vara att i detta fall definiera koncern som ett visst ägande av det bolag till vilket ett fartyg chartras ut till eller in från. Lämpligen på en nivå på 5% som finns i exempelvis. Nederländerna⁴.

Ett sådant förfarande stämmer också överens med de nya reglerna som införts genom OECD:s regelverk (pillar II), vilka införts i Sverige genom Lag (2023:875) om tilläggsskatt. I OECD:s regler behandlas frågan om bareboat och i pillar II stipuleras att inkomster från bareboat ska undantas om de hyrs ut till annan så kallad "konstituerande enhet", vilket rimligen i detta fall bör utgöra ett dotterbolag eller delägt bolag, dvs bolag inom samma grupp/bör tolkas som koncern. "Intäkter från bareboat-befraktning kvalificerar sig därigenom som 'internationella sjöfartsintäkter' och är därmed också undantagna från GloBE:s beskattningsbara inkomst. Givet att OECD i sina rekommendationer betraktar koncernintern bareboat i en särskild ställning och inte ska ses som en extern transaktion, framstår det som att den föreslagna lagstiftningen om tonnageskatt genom avsaknaden av koncernintern bareboat dessutom inte harmonierar fullt ut med det regelverk som nyligen kommit på plats i Sverige och andra EU-länder inte minst. I sammanhanget ska det dessutom noteras att Koncernbegreppet finns i svensk lag varför en närmare definition inte torde behövas för att kunna inrätta det som föreslagits av Svensk Sjöfart under förslaget Bareboat. Det är därför rimligt att begära att regelverken hänger ihop och inte skiljer sig åt när Sverige anslutit sig till detta internationella regelverk.

Förutsättningarna för att ett fartyg ska vara kvalificerat ändras (4.4)

Svensk Sjöfart välkomnar föreslagna ändringar vad avser bruttodräktighet och trafikkrav för att kvalificera för tonnageskatt.

Avseende krav på minsta bruttodräktighet för specialsjöfart kommenteras detta ovan.

Vad gäller trafikkravet som förändras från att fartyget ska gå i internationell trafik eller i inrikes fart i annat land till att fartyget ska används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden är de tydliggöranden som lämnas i promemorian särskilt välkomna, bl.a. genom att förslaget innebär att svenska rederier som ingår i den svenska tonnageskatten därigenom kommer att kunna delta i svenska upphandlingar på samma villkor som rederier från andra EU-länder och svenska rederier kan bedriva trafik på svenska hamnar utan att riskera att åka ur tonnageskatten.

³ [R-2-2.5 Krav til virksomhet innenfor ordningen - The Norwegian Tax Administration](#)
R-2-2.5.9 Bareboat-utleie – nærstående selskap

⁴ [Conditions and eligible activities for the Dutch tonnage tax scheme | NL Flag](#)

Svensk Sjöfart välkomnar särskilt att begreppet "Utsatt för internationell konkurrens" införs i tonnageskatteregelverket, då de grundläggande kraven för att omfattas för den internationella sjöfarten blir enhetlig i Sverige i och med att motsvarande begrepp även finns i förordningen om sjöfartsstöd. Dagens situation där ett rederi exempelvis kan omfattas av tonnageskatt men där personalen inte omfattas av sjöinkomst (eller vice versa) innebär helt enkelt att i dessa fall fungerar inte det svenska regelverket och skapar en situation som inte gör det möjligt att både ingå i svensk tonnageskatt och att flagga fartyget i Sverige. För att fullt ut dra nytta av att grunden för att erhålla tonnageskatt, sjöinkomst och sjöfartsstöd är det helt avgörande att begreppen internationell konkurrens, och som nämns ovan handelsfartyg, tolkas på samma sätt oavsett vilken del av ramverket för sjöfarten som avses.

Vid införandet av ett nytt begrepp i tonnageskatten och med hänsyn till att det är olika myndigheter som har att tillämpa reglerna om tonnageskatt och Sjöfartsstöd är det avgörande att både definition och tillämpning av internationell konkurrens blir densamma inom båda regelverken. Svensk Sjöfart förordar därför att samma begrepp/definition ska användas för att vi i Sverige ska få regelverk som harmoniserar med varandra. Det är av stor vikt att vi får samma betydelse av detta begrepp inom den reglering som berör tonnageskatt. Svensk Sjöfart vill gärna betona detta i rådande förslag från regeringen.

Ytterligare förtydliganden kring vilka fartyg som kan ingå

Det är viktigt också att det blir en tydlig avgränsning för vilka verksamheter som kan ingå i tonnageskatten för att undvika att verksamheter som inte utgör handelssjöfart ingår. En sådan reglering är exempelvis angelägen både för systemets integritet och för att säkerställa att det svenska regelverket tillämpas i enlighet med unionsreglerna.

Det ska i sammanhanget noteras att den danska tonnageskatteloven i tillägg till att lista (jmf 1 kap. §8) vilka verksamheter som omfattas även innehåller en beskrivning över verksamheter som *inte* kan tonnagebeskattas, så som ex. fiske, och fartyg som används för fritidsändamål, utbildning eller ligger permanent till ankars. Motsvarande finns även i andra system inom EU. Svensk Sjöfart kan konstatera att den danska regleringen underlättat att tydliggöra vilka fartyg och verksamheter som ska omfattas av tonnageskatt och bidragit till systemets integritet. En uppenbar fördel är dessutom att onödiga rättsliga prövningar för att sätta ramarna för praxis har undvikits genom en tydlighet kring vad för verksamhet som ska omfattas av regelverket. Svensk Sjöfart förordar en motsvarande tydlighet som finns i Danmark kring vilka fartyg som kan ingå införs även i Sverige.

Anknytande verksamheter (4.5)

Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget men konstaterar att det i denna del presenteras en uttömmande lista enligt Kommissionens regelverk på vad som är att betrakta som anknytande verksamheter till sjötransport och där endast 50% av dessa intäkter kan beskattas med tonnageskatt. De överskridande intäkterna förmodas beskattas med vanlig bolagsskatt. Ett sådant förtydligande förekommer i dansk tonnagelagstiftning och kan möjligen behöva införas också i de svenska reglerna anser Svensk Sjöfart.

Villkor för överavskrivningsfond (4.6)

Svensk Sjöfart välkomnar de föreslagna lättnaderna vad avser förutsättningarna för att flytta fram tidpunkten för när avdrag för avsättning till överavskrivningsfond ska återföras till beskattning. I stället för att den nettodräktighet som utgör underlag för beräkning av tonnageinkomst och nettodräktigheten för de ägda kvalificerade fartyg som ingår i den kvalificerade rederiverksamheten ska ha ökat, krävs att nettodräktigheten inte ska ha minskat. Ändringen innebär att rederier som drabbas av exempelvis försenade leveranser ges möjlighet att hantera detta utan att delar av överavskrivningsfonden ska upplösas. Det är också välkommet att kravet på att ett rederi ska växa tas bort (i meningen skaffa större fartyg med mer lastkapacitet - då kravet i nuvarande lagstiftning avser fartygets storlek). Det blir därmed möjligt för ett rederi att gå in i tonnageskatten och bedriva trafik med samma fartyg utan att för den sakens skull behöva ta upp delar av överavskrivningsfonden till beskattning. Detta är i grunden bra men otillräckliga justeringar, eftersom regleringen gör det svårt för framförallt mindre rederier att möta nya tekniska krav eller för den delen en kraftig sättnings i ekonomin som föranleder att rederiet behöver sälja av fartyg.

I beaktande av att fartyg används under lång tid (vanligen mellan 20–50 år), under så långa perioder underhålls och anpassas fartygen både till nya marknadskrav och nya tekniska regler. Inte sällan kan detta innebära att ny teknik, skyddsåtgärder eller andra ombyggnationer behöver göras ombord som minskar fartygets lastkapacitet och därigenom lastförmåga. Det kan exempelvis handla om att sätta ombord reningskapacitet för att minska utsläpp eller batterier. Sådana installationer sker ofta i just lastutrymmen, vilket föranleder att lastkapaciteten minskar och därigenom fartygets netto. I många fall handlar det om åtgärder som är en direkt följd av sjö- eller miljösäkerhetskrav på fartyget. I andra fall handlar det om frivilliga åtaganden från rederier för att minska miljöbelastningen. I båda fallen straffar den svenska tonnageskatten ett rederi som har en överavskrivningsfond vid ingången i en svensk tonnageskatt. Naturligtvis finns möjligheter för större och växande rederier med många fartyg att hantera detta tapp i storlek på ett fartyg genom att nya fartyg ofta har en större lastkapacitet. Mot bakgrund av att såväl införandet som de nu föreslagna ändringarna av tonnageskatten sker för att få fler och växande svenska rederier, är det en brist att någon lösning inte presenterats i denna del.

På motsvarande sätt kan en kraftig sättnings i ekonomin, liknande den vi såg när Lehman Brothers gick omkull och satte igång en global finanskris, pandemin, eller för den delen på vissa håll i världen till följd av kriser och krig som kan föranleda att ett rederi tvingas avyttra ett eller flera fartyg och därigenom minskar antalet nettoregistrerade ton. En åtgärd för att överleva en ekonomisk nedgång kan därmed förvärras av de svenska skattereglerna.

Svensk Sjöfart förordar att de svenska tonnageskattereglerna ses över även i dessa delar för att undvika att det svenska tonnageskattesystemet blir mindre attraktivt än att ingå i andra länders tonnageskattesystem inom EU.

Avseende regleringen i 24 a § är det viktigt att avtalet som ska ersätta fartyg inte räknar upp tonnaget. I så fall måste en ökning av tonnaget ske till efterföljande avstämning. Svensk Sjöfart anser att det vore önskvärt med ett förtydligande gällande detta.

Det är viktigt att understryka att rederier har en strävan att växa och utvecklas, men när yttre omständigheter inte möjliggör det, är det viktigt att vi kan bibehålla det tonnage som är så kritiskt att Sverige behåller.

Svensk Sjöfart tillstyrker förslagen i dessa delar men efterlyser nya regler som möjliggör en hantering vid oförutsedda minskningar av tonnaget eller helt enkelt för att möta nya tekniska krav. För att underlätta en eventuell återföringen av skatteskulden, i händelse av att leverans inte skett, föreslår branschen att mer flexibla regler införs, exempelvis skulle en återföring kunna ske över tre års tid för att ytterligare möjliggöra tillgång till likviditet. Det bör också utredas hur eventuella avdrag mot andra tillgångar kan möjliggöras i en sådan situation.

Företag i ekonomiska svårigheter (4.7)

Enligt förslaget i promemorian ska rederiverksamhet inte vara kvalificerad om den bedrivs av ett företag som är i ekonomiska svårigheter enligt Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01). Skatteverket ska återkalla ett godkännande för tonnagebeskattning om ett företag är i sådana ekonomiska svårigheter som framgår av Europeiska kommissionens meddelande. Återkallelseavgift ska inte tas ut i dessa situationer. Svensk Sjöfart har inget att erinra om förslaget då det handlar om att skapa en jämn och sund konkurrens på den inre marknaden. Det är i sammanhanget positivt att förslaget poängterar att återkallelseavgift i sådana fall inte ska tas ut av rederiet.

Beräkningen av spärrtid justeras (4.8)

Enligt regeringens förslag ska spärrtiden beräknas på olika sätt beroende på om återkallelsen av godkännandet sker på begäran av det godkända företaget eller av annan anledning. Om återkallelsen sker på företagets begäran ska spärrtiden räknas från utgången av det senaste beskattningsår då tonnagebeskattning har skett. I övriga fall ska spärrtiden räknas från utgången av det sista beskattningsår som återkallelsen avser.

Genom förslaget vill regeringen komma till rätta med att spärrtiden vid återkallelse på Skatteverkets initiativ, på grund av t.ex. missbruk, i vissa situationer blir kortare än vad som gäller när återkallelsen sker på företagets egen begäran, varför regeringen föreslår att justera bestämmelsen om beräkningen av spärrtid. I syfte att skapa samma regelverk oavsett om företaget eller Skatteverket återkallar tonnageskatten är det rimligt att den är samma dvs tio år, vilket uppnås genom denna justering. Svensk Sjöfart tillstyrker förslaget.

Övriga frågor och kommentarer

Särskilt med avseende på Sveriges anslutning till NATO

Svenska rederier bidrar idag till NATO:s förmåga både direkt i Sverige och genom insatser i andra länder där dessa rederier har verksamhet eller genom särskilda kontrakt. Svensk Sjöfart önskar särskilt uppmärksamma regeringen på att regelverk som låser insatserna till EU- och EES-flagg innebär att Sverige och svenska rederiers möjlighet att stödja gemensamma NATO-insatser (såväl som övning och beredskap) begränsas. Det är exempelvis inte möjligt

för svenska rederier att hyra ut fartyg till NATO-länder där det krävs att fartyg flaggas i exempelvis Storbritannien eller i USA. Detta innebär en begränsning i svenska rederiers möjlighet att bidra till NATO:s gemensamma försvarsansträngningar, detta då andra NATO-länder, i likhet med Sverige kan kräva att fartyg för deras flagg för att exempelvis erhålla skydd av Försvarsmakten i alla lägen och geografier. Motsvarande problematik finns på bemanningssidan där Sverige redan idag tappat värdefull kunskap som hade kunnat bidra både till Sveriges förmåga såväl som vår förmåga att stödja andra NATO-länder och fullgöra vår världsuppgift. I dessa delar bör ändringar i de svenska reglerna genomföras skyndsamt för att inte begränsa en svensk förmågeuppbyggnad och stöd till NATO.

I promemorian ej hanterade frågor

Överväg ytterligare förenklingar i regelverket

Svensk Sjöfart kan konstatera att utredningen Vågade skatter lämnade få förslag för att förenkla för såväl myndigheter som rederier, exempelvis föreslog Svensk Sjöfart att frågan om att kunna anmäla flera företag som ska ses som en enhet i tonnageskattelhänseende inte studerats närmare. Motsvarande gäller att anmäla tonnageskatt för delägda fartyg. Svensk Sjöfart menar avseende det förstnämnda 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 barboatchartras. Med tanke på att ett rederi enligt redan i dag gällande regler, (jmf 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 hantera exempelvis en konjunkturedgång.

Överväg införandet av Ship management i den svenska tonnageskatten

Med hänsyn till att rederier verkar på den gemensamma europeiska marknaden och även har andra internationella samarbeten innebär den nuvarande begränsningen i den svenska tonnageskatten att det är mindre attraktivt att lägga fartygen i det svenska tonnageskattesystemet. Detta eftersom det svenska tonnageskattesystemet inte medger drift och bemanning av ett separat bolag. Därigenom missgynnas också svenska bolag verksamma inom drift och bemanning. Sverige tappar därmed värdefull svensk sjöfartskompetens och fartyg som annars skulle ha registrerats och tonnagebeskattats i Sverige. Svensk Sjöfart förordar att drift och bemanning (sk ship management) införs i Sveriges tonnageskattesystem, i första hand för alla fartyg och i andra hand för fartyg som i övrigt kvalificerar för svensk tonnageskatt. En fartygsförvaltare definieras som ett företag som bedriver verksamhet med bemanningshantering och teknisk förvaltning av fartyg som är kvalificerade för användning

inom tonnageskattesystemet. Det är ett krav att fartygsförvaltaren har övertagit det fulla operativa ansvaret samt alla förpliktelser och ansvar enligt den internationella säkerhetsstyrningskodexen (ISM-koden), dvs svarar både för teknisk förvaltning och bemanning.

Ship management innebär att man driver ett fartyg åt någon annan – ungefär som en fastighetsförvaltare, fast för fartyg. De flesta europeiska länder med tonnageskatt som Danmark, Norge, Nederländerna och Tyskland tillåter ship management som att omfattas av systemet. Möjligheten pekades dessutom specifikt ut i EU:s statsstödsregler:

“Fartygsförvaltare är stödberättigade endast i fråga om sådana fartyg där de ensam bär ansvaret för besättningsadministrationen och den tekniska förvaltningen. För att vara stödberättigad måste fartygsförvaltaren framför allt ha övertagit hela ansvaret för fartygets drift och alla skyldigheter och allt ansvar som åligger ägaren enligt ISM-koden (12). Om en fartygsförvaltare också tillhandahåller andra specialtjänster, som även kan avse fartygets drift, bör det garanteras att det förs separat redovisning för sådan verksamhet som inte omfattas av skattelättnadsordningen. Ovannämnda krav på att fartyg under gemenskapsflagg skall utgöra en viss andel gäller också fartygsförvaltare (13).”

Det har med tiden utvecklats praxis inom vissa länder i EU gällande ship management som möjliggör att antingen teknisk drift eller bemanning kan tillåtas. Denna möjlighet bör eftersträvas när det kommer till Sverige.

Sverige hamnar i ett tydligt konkurrensmässigt underläge när svenska aktörer inte får samma förutsättningar som de som räknas upp i statsstödsregelverket. Verksamheten innefattar centrala funktioner som teknisk drift, säkerhet, bemanning och ekonomi. Det är arbetsintensivt och kräver kvalificerad personal inom sjöfart, teknik och administration. Om ship management inkluderas i tonnageskatten ökar incitamentet att placera dessa jobb i Sverige vilket gynnar både arbetsmarknaden med ökade flexibilitet och ökar efterfrågan på sjöfartsutbildningar. Som regelverket är utformat för det statliga stödet till sjöfarten är just tillvaratagandet av sjöfartskompetens i EU centralt och kan inte nog betonas.

Svensk Sjöfart förordar att en komplettering till utredningen genomförs avseende hur ship management dvs teknisk drift och/eller bemanning kan införas antingen direkt eller aviseras i samband med en kommande proposition om tonnageskatt. Detta då det är angeläget att de nu föreslagna justeringarna i tonnageskattereglerna kan träda i kraft så snart som möjligt. Givet hur skrivningarna ser ut avseende när rederiverksamheten är kvalificerad enligt rådande förslag, blir det viktigt åtminstone i detta skede att se över att det föreslagna regelverket inte utesluter en möjlighet att senare inkludera ship management (hänvisning till 5 §4). Detta i syfte att undvika en inlåsning av vad som är möjligt framgent.

Hantering av övergången från traditionell beskattning till tonnageskattesystemet

Promemorian har inte heller behandlat frågan om hur man kan underlätta för rederier som har varit länge i det traditionella beskattningssystemet att gå över till tonnageskattesystemet genom att medge successiv återföring av reserven. Det hade varit önskvärt att frågan om övergången från traditionell beskattning till tonnageskattesystemet behandlats. Frågan är av

stor vikt för flera rederier som har drivit verksamhet i Sverige under en lång tid och viktig för att möjliggöra för dessa rederier att fortsatt operera under konkurrenskraftiga villkor i Sverige. Svensk Sjöfart önskar därför att frågan bereds vidare.

Särskilt kring beräkningen av förslagets finansiering (6.1, 6.2, 6.3)

I konsekvensanalysen framgår att eftersom tonnageskatt är frivilligt råder osäkerhet hur många företag som skulle välja att omfattas av ett förändrat system, samtidigt som andra länders system förändras över tid.

Enligt promemorian är ”/...*de offentligfinansiella effekterna beräknade utifrån ett antagande om oförändrade volymer vilket innebär att beräkningen utgår ifrån de intäkter som skulle omfattats av konventionell beskattning som ersätts av tonnageintäkter. De tillkommande tonnageskatteintäkter som inte skulle beskattas konventionellt utan de förslagna ändringarna, t.ex. för att de inte uppstått eller beskattats av ett annat land, inkluderas inte i dessa beräkningar*”

Vi delar inte bedömning med utgångspunkt i de beräkningskonventioner som används i promemorian, då metodiken överskattar effekterna genom att “valet” för det enskilda rederiet vanligen inte står mellan “traditionell svensk beskattning” och “svensk tonnageskatt”, utan i realiteten handlar frågan oftast om verksamhet som idag ingår i andra länders tonnageskattesystem och huruvida dessa istället kan ingå i det svenska systemet. Det är sedan länge känt att svenska redare anslutit sig till andra länders tonnageskatt dels då dessa system varit förmånligare och omfattade deras verksamhetstyper, dels kom systemen på plats långt före Sverige fick en tonnageskatt. För att Sverige ska kunna prioritera rätt reformer i en kritisk tid för svensk konkurrenskraft och i förlängning för svensk beredskap är det viktigt att antaganden är verklighetsnära och att teori och verklighet inte ligger långt ifrån varandra. Vi menar att givet att inga ändringar föreslås vad avser obeskattade reserver och att flera rederier som idag omfattas av traditionell beskattning redan idag valt att inte lämna eller omfattas av utländsk tonnageskatt så saknas något grundläggande i antagandena. Snarare än att rederierna lämnar svensk bolagsbeskattning till förmån för svensk tonnageskatt, så ser vi att det handlar om att rederier lämnar andra länders tonnageskattesystem till förmån för svensk tonnagebeskattning, om det blir mer inkluderande och förmånligare än det varit tidigare. Det kan i nästa steg leda till svensk inflaggning. Det finns därmed en betydande risk att effekterna och statens kostnader därmed överskattas. Detta innebär att den offentligfinansiella effekten är positiv snarare än negativ vilket beräkningarna i promemorian stipulerar.

Ytterligare en faktor som talar för att rederier inte kommer lämna svensk bolagsskatt till förmån för svensk tonnageskatt är att promemorian inte föreslår någon avtrappning av de obeskattade reserver som rederier har i det konventionella bolagsskattesystemet. Inte heller koncernintern bareboat föreslås vilket är ett sine qua non för att flytta hem sina fartyg till Sverige, när rederiet lever under sådana villkor i andra länder för närvarande. Dessa två frågor är avgörande för rederier som ska beakta sin introduktion i svensk tonnageskatt.

Vad gäller sysselsättningseffekten, ser vi också att om verksamhet utvidgas och förläggs i Sverige istället för i andra länder, bidrar det till en ökning av arbetstillfällen. Enligt en studie

som belyst effekten av näringspolitiska reformer för sjöfarten, framtagna av Svensk Sjöfart, är de fartyg som närmast kan komma att beröras av inflaggning vara de 244 utlandsregistrerade svenskkontrollerade fartygen. Ju konkurrenskraftigare sjöfartsbeskattningen utformas, desto högre blir sannolikheten för inflaggning. Skulle hälften av de utlandsregistrerade fartygen i svensk regi flaggas in, uppskattas att 1 500 jobb tillkommer, omsättningen inom sektorn ökar med 5 miljarder och svensk BNP växer med 3 miljarder. Beräkningarna utgår från officiella data och en multiplikatoreffekt på europeiska data.

Avslutande kommentarer

Det är glädjande att det svenska tonnagesystemet nu står inför en reform, som under alla omständigheter kommer leda till förbättringar för sjöfarten, möjlighet till stärkt beredskap och arbetstillfällen och inte minst ett Sverige med ett växande och levande sjöfartskluster. Det är mycket efterlängtat och behövligt med flera av de lagda förslagen, framför allt möjligheten för specialsjöfarten att omfattas och kvalificeringskrav som inte utesluter trafik på svenska hamnar. Det som utgör en stor brist i förslaget är avsaknaden av koncernintern bareboat utan begränsningar i systemet. Det är en fråga som måste lösas i närtid för att inte det svenska sjöfartsklustret ska fortsätta släpa efter i konkurrenskraft. Det som återstår som avgörande för reformens framgång är kalibreringen av de förslag som lagts fram, där Svensk Sjöfart tydligt redogjort för vad som behövs i de respektive förslagen. Att förslagen genomförs så snart som möjligt är ytterst angeläget, inte minst av beredskapsskäl.

Svensk Sjöfart vill också påkalla intresset för de frågor som inte lyfts i promemorian. Det är avgörande att det svenska systemet inkluderar motsvarande verksamheter som kan inrymmas i andra EU-länder, vilket är fallet med ship management. Förslag på övergången från svensk bolagsskatt till tonnageskatt lyser också med sin frånvaro trots föreningens förslag på hantering därav. Avseende reformens kostnad delar föreningen inte bedömningen gällande de offentligfinansiella effekterna då det är vida känt att det är de svenskkontrollerade rederierna utomlands som närmast kommer intressera sig för svensk tonnageskatt och inflaggning i Sverige. Det är dessutom inte fråga om ett stort antal rederier som kan lämna svensk traditionell bolagsbeskattning för övergång till svensk tonnageskatt. Ett av skälen är att inget välbalanserat förslag lagts fram på hur de obeskattade reserverna kan hanteras och hur det kan gå till, ej heller finns förslag på koncernintern bareboat, återigen, ett så pass viktigt förslag för våra medlemmar.

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson, vd Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder, näringspolitisk expert, Svensk Sjöfart