

Finansdepartementet

Vår referens/dnr:
2025-161

Er referens/dnr:
Fi2025/01444

2025-09-17

Remiss av promemorian Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning

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

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.

I aktuell remiss föreslås ändringar av det svenska systemet för tonnageskatt för att stärka Sveriges konkurrenskraft inom sjöfartsnäringen. Det föreslås också vissa förtydliganden och anpassningar av regelverket för att det bättre ska överensstämma med Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport och den beslutspraxis från kommissionen rörande andra medlemsstaters tonnagesbeskattningssystem som etablerats sedan Sverige införde nuvarande bestämmelser.

Förslagen innebär bl.a. följande.

- Tonnagebeskattningssystemet utvidgas till att omfatta vissa verksamheter inom specialsjöfart, som bl.a. innefattar kabel- och rörläggning, bärgning, isbrytning och verksamheter kopplade till vindkraftverk, oljeplattformar och liknande anläggningar till sjöss.

- Möjligheterna att inom ramen för tonnagebeskattad verksamhet hyra ut kvalificerade fartyg utan besättning föreslås utökas.¹
- Ändringar i förutsättningarna för att ett fartyg ska vara kvalificerat. Bland annat ska kravet på internationell fart tas bort och ersättas med ett krav på att fartyget används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfarmsmarknaden.²
- Lägre krav på bruttodräktighet ska gälla för fartyg inom specialsjöfarten.³
- Det ska införas generösare villkor för företagen att använda sig av en s.k. överavskrivningsfond.⁴
- Förtydliganden och anpassningar av nuvarande regler. Det gäller bl.a. regleringen av vilka anknyttande verksamheter som utgör kvalificerad rederiverksamhet där det föreslås att dessa ska anges uttömmande i lagtexten.
- Företag i ekonomiska svårigheter ska inte kunna omfattas av tonnagebeskattning.
- Justering av beräkningen av spärrtid vid återkallelse av godkännande för tonnagebeskattning.

De offentligfinansiella kostnaderna beräknas uppgå till ca 110 miljoner kronor per år från det år då förslagen fått full effekt.

Föreslagna ändringar föreslås träda i kraft den 20 juli 2026 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026.

Synpunkter

Svenskt Näringsliv välkomnade tonnageskatten när den infördes⁵ och är positiv till regeringens ambition att ytterligare 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 konkurrenssnackdelen för svenska rederier liksom medföra en stimulans för företagsinvesteringar generellt i Sverige. Detta skulle då i sin tur medföra ökade

¹ Andelen bruttodräktighet som får hyras ut obemannat ökas från 20 procent till 50 procent under högst tre år under en tioårsperiod. Därmed ökar rederiers möjlighet att hantera tillfälliga överkapaciteter utan att riskera sitt tonnageskattegodkännande.

² I stället för att 75 procent av resorna måste gå mellan minst två länder ska verksamheten bedrivas på en marknad som är utsatt för internationell konkurrens. Det innebär att även transporter som enbart går mellan svenska hamnar kan kvalificera sig för tonnageskatt.

³ Fartyg som går i specialsjöfart kvalificeras redan från 20 i bruttodräktighet. För traditionell sjötransport föreslås dock minsta kvalificerade fartygsstorlek förbli en bruttodräktighet på 100.

⁴ Enligt nuvarande lagstiftning måste tonnagebeskattade företag som har en så kallad överavskrivningsfond vart femte år återföra delar av fonden till beskattning, om inte det ägda tonnaget som ingår i tonnageskattningen ökat på visst sätt. I promemorian föreslås att det ska räcka att nettodräktigheten inte har minskat för att få skjuta upp återföringen ytterligare en femårsperiod. Därtill föreslås att ett bindande kontrakt på nybyggt fartyg i vissa fall ska kunna likställas med faktiskt ägande vid avstämningen.

⁵ Se Svenskt Näringslivs remissvar på betänkandet Ett svenskt tonnageskattesystem, SOU 2015:4, och remissvar på promemorian Vägade skatter - Navigering i sjöfartens förutsättningar.
https://www.svensktnaringsliv.se/material/remissvar/rsj896_remissvar-26-2015pdf_1095346.html/Remissvar+26-2015.pdf
[remissvar_2024-26.pdf](#)

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.

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