

Att

finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Ville.pelling@regeringskansliet.se

Stockholm den 20 oktober 2025

Koncernintern bareboat- komplettering till Svensk Sjöfarts remissvar

Svensk Sjöfart har med anledning av vikten av att inkludera koncernintern bareboat (KB) i tonnagesystemet tagit fram kompletterande underlag och förslag enligt nedan.

Svensk Sjöfart har i sitt remissvar om förbättrade regler för svensk tonnageskatt pekat på behovet av att införa KB för att skapa förutsättningar för en växande svensk rederinäring på samma sätt som görs i t ex Norge eller Nederländerna.

Det behovet finns också för att säkerställa tillgång till fartyg; både för att möta kraven på militär mobilitet enligt Sveriges NATO-anslutning och för att upprätthålla en grundläggande svensk försörjningsberedskap.

Behovet av koncernintern bareboat - möjlighet att växa med Sverige som bas

Konkurrenskraft – Ska det svenska tonnageskattesystemet vara attraktivt behöver det innebära samma möjligheter i Sverige som finns i flera andra länder inom EU. Mot bakgrund av att flera andra länder har system som inkluderar KB inom EU/EES¹ bör detta vara möjligt också i det svenska systemet. I annat fall innebär detta att det svenska systemet ger sämre konkurrensförutsättningar och kan leda till högre kostnader när interna affärer måste göras i stället för att dra nytta av intern omdisponering. Det försvårar också för rederier som strukturerar sin verksamhet i olika juridiska enheter, jämfört med om verksamheten strukturerats i ett och samma bolag. Att fartygsägande struktureras i ett bolag och operativ drift i ett annat koncernbolag är en vanlig form inom sjöfarten eftersom det ofta är enklast att hantera lån, säkerheter, försäkringar mot en enskild driftsenhet.

Ägandet av fartyg – en avgörande pusselbit för ett svenskt rederikluster och ökad beredskap

¹ I enlighet med vad som anges i kommissionens beslut State Aid SA. 48929 (2018/N) avseende Portugal föreligger heller inga hinder för koncernintern bareboat när detta sker inom EU/EES.

Om Sverige vill att rederinäringen ska växa i Sverige är det avgörande att fartygsägandet kan bibehållas just i Sverige och inte behöva överföras till andra när man verkar på den gemensamma marknaden inom EU. Länder Ägandet av fartyg – inklusive att bygga och beställa dem – är en förutsättning för att utveckla en stark och växande svensk rederinäring, såväl som en svensk beredskap. Det är också viktigt för att säkra sjöfartskompetens i Sverige om var ett av de främsta skälen till att tonnageskattesystemet infördes inom EU och i Sverige.

Ökad flexibilitet och effektivare kapitalanvändning - För rederier, precis som flertalet andra företag, är det viktigt att fartygen kan användas så flexibelt som möjligt. KB ger möjlighet för ett rederi att med ägande i Sverige använda fartygsresurserna och bygga en verksamhet på den europeiska marknaden², utan att behöva avyttra fartyget till ett eget bolag i ett annat land inom unionen.

Konsekvenser av ett införande respektive "icke införande"

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, mm.

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.

Det kan konstateras att utan införandet av dessa regler kommer den svenska rederinäringen att utvecklas betydligt sämre, vilket naturligtvis också innebär att det beräknade statsstödet blir lägre än det annars skulle ha varit. Med hänsyn till att de beräkningar som fanns i det remitterade förslaget är höga är bedömningen att med ett inkluderande av förslaget om KB befinner man sig mer i linje med de beräkningar som tagits fram.

² Det svenska rederiklustret har huvuddelen av sin verksamhet på den europeiska marknaden och svarar därigenom både för linjesjöfart (exempelvis genom transporter för svensk industri och färjor som förbinder Sverige med kontinenten). Men även i den så kallade trampsjöfarten, där laster körs för samma eller olika kunder i exempelvis norra Europa ingår fartygen ofta i system, där de behöver kunna flyttas mellan olika linjer och verksamheter.

Möjlig lösning för ett införande av koncernintern bareboat inom EU/EES

Ett inkluderande av koncernintern bareboat begränsad till stater inom EU/EES skulle exempelvis kunna införas i svensk lagstiftning som ett tillägg (utöver vad som föreslagits i remissen om förbättrade regler för svensk tonnageskattning). Tillägget skulle kunna införas som ett tillägg i 3§, 39 b kap. som en ny punkt 5 enligt följande:

Uthyrning av kvalificerat fartyg utan besättning om uthyrningen sker till ett annat företag inom samma koncern. En förutsättning är att företaget som hyr in fartyget hör hemma i en stat inom EES, samt att företaget bedriver kvalificerad rederiverksamhet där fartyget ingår.

Med hänsyn till att det redan finns en definition av koncern i kapitlet (jmf 7§) torde det främst vara en avgränsning vad avser intra EU/EES som behövs för att säkerställa att den svenska regleringen är i linje med kommissionens krav (jmf kommissionens beslut i tidigare fall, exempelvis angående Portugal). I ovanstående förslag återfinns även ett tillägg för att uttryckligen kräva att uthyrningen ska ske till en kvalificerad rederiverksamhet, därigenom säkerställs också i uthyrningsledet att ett rederi genom KB inte kan genomföra detta som ett leasingupplägg.

Med ovanstående tillägg hanteras således KB i den nya föreslagna punkten 5 och extern uthyrning (utanför den egna koncernen) i punkten 4 enligt förslaget i remissen om förbättrade regler för svensk tonnageskattning.

För Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder, näringspolitisk expert