

Skatteutskottets betänkande 2025/26:SkU29

Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning

Sammanfattning

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag till förbättringar av systemet för tonnagebeskattning. Förslagen innebär bl.a. att systemet utvidgas till att omfatta vissa verksamheter inom specialsjöfart, att möjligheten att inom ramen för tonnagebeskattad verksamhet hyra ut kvalificerade fartyg utan besättning utökas, att förutsättningarna för att ett fartyg ska vara kvalificerat ändras samt att generösare villkor för företagen att använda sig av en s.k. överavskrivningsfond införs. Förslagen innebär vidare att vissa förtydliganden och anpassningar görs av regelverket för att uppnå bättre överensstämmelse med kommissionens riktlinjer för statligt stöd och beslutspraxis.

Förslagen innebär ändringar i inkomstskattelagen och skatteförfarandelagen.

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

Utskottet anser att riksdagen bör avslå motionsyrkandet.

I betänkandet finns en reservation (S, V, C, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2025/26:243 Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning.

Ett yrkande i en följdmotion.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden.....	5
Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning	5
Utskottets ställningstagande.....	10
Koncernintern uthyrning	10
Utskottets ställningstagande.....	11
Reservation	13
Koncernintern uthyrning, punkt 2 (S, V, C, MP)	13
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	14
Propositionen	14
Följdmotionen	14
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	15

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229),
2. lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:243 punkterna 1 och 2.

2. Koncernintern uthyrning

Riksdagen avslår motion

2025/26:4128 av Niklas Karlsson m.fl. (S).

Reservation (S, V, C, MP)

Stockholm den 4 juni 2026

På skatteutskottets vägnar

Niklas Karlsson

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Niklas Karlsson (S), Eric Westroth (SD), Boriana Åberg (M), Marie Olsson (S), Kalle Olsson (S), Marie Nicholson (M), Ida Ekeröth Clausson (S), Markus Wiechel (SD), Mathias Tegnér (S), Adam Reuterskiöld (M), Ilona Szatmári Waldau (V), Cecilia Engström (KD), Helena Vilhelmsson (C), Jimmy Ståhl (SD), Anders Ekegren (L), Erik Hellsborn (SD) och Mohamed Yassin (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition 2025/26:243 Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning. Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag återges i bilaga 2.

Det har väckts en motion i ärendet.

Bakgrund

I juni 2023 fick en utredare i uppdrag att biträda Landsbygds- och infrastrukturdepartementet med att bl.a. utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla systemet för tonnagebeskattning. Promemorian Vågade skatter – navigering i sjöfartens förutsättningar (LI2024/00068) överlämnades i december 2023. Promemorian innehöll inte några konkreta lagförslag. Inom Finansdepartementet har därefter promemorian Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning utarbetats. I propositionen behandlas den sistnämnda promemorians förslag. Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om den kustnära sjöfarten och systemet för tonnagebeskattning samt om stämpelskatten på fartygsinteckningar (bet. 2021/22:SkU14 punkt 12, rskr. 2021/22:268). Av tillkännagivandet följer att regeringen ska utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla bl.a. den kustnära sjöfarten och systemet för tonnagebeskattning samt göra en översyn av stämpelskatten på fartygsinteckningar med särskild inriktning på dess miljöstyrande effekt (bet. 2021/22:SkU14 s. 44). Regeringen har genom en tidigare proposition tillgodosett riksdagens önskemål när det gäller stämpelskatten (prop. 2024/25:107 s. 9). I och med förslagen i denna proposition anser regeringen att riksdagens önskemål i sin helhet är tillgodosedda. Tillkännagivandet är därmed enligt regeringen slutbehandlat.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslår regeringen förbättringar av det svenska systemet för tonnagebeskattning i syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft inom sjöfartsnäringsen. Det föreslås också vissa förtydliganden och anpassningar av regelverket för att det ska stämma bättre överens med Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport och den beslutspraxis från kommissionen om andra medlemsstaters system för tonnagebeskattning som etablerats sedan Sverige införde de nuvarande bestämmelserna.

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

Utskottets överväganden

Förbättrade regler för svensk tonnageskattning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till förbättringar av systemet för tonnageskattning.

Propositionen

Förbättringar och anpassningar av systemet för tonnageskattning

Det svenska tonnageskattesystemet bör förbättras och anpassas

Regeringen gör bedömningen att det svenska systemet för tonnageskattning bör förbättras. Vissa anpassningar och förtydliganden av reglerna bör också enligt regeringen göras för att regelverket ska stämma bättre överens med EU:s regler om statligt stöd.

Specialsjöfart inkluderas i systemet för tonnageskattning

Regeringen föreslår att systemet för tonnageskattning utvidgas till att omfatta följande verksamheter inom specialsjöfart:

- bevakning av anläggning till sjöss
- bogsering förutsatt att bogseringsfartyget används till transport under minst 50 procent av den tid som fartyget är i drift under ett inkomstår
- bärgning
- bunkring av bränsle
- isbrytning
- kabel- eller rörläggning
- konstruktion, reparation, service eller demontering av vindkraftverk, oljeplattform och liknande anläggning till sjöss
- miljöräddning eller miljösanering
- transport av muddermassa förutsatt att mudderverket under minst 50 procent av verkets drifttid under ett inkomstår används till sådan transport
- sjöräddning
- utforskning av havsmiljö och havsbotten som utförs i syfte att möjliggöra konstruktion av en anläggning till sjöss
- tillhandhållande av personallogement, verkstadskapacitet och liknande stöd och service till verksamhet enligt ovan.

Rederiverksamhet i form av bogsering och transport av muddermassa är kvalificerad bara till den del verksamheten bedrivs med fartyg som är registrerade inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Möjligheterna till uthyrning av kvalificerade fartyg utan besättning utökas

Regeringen föreslår att andelen av en rederiverksamhets sammanlagda bruttodräktighet som får användas till uthyrning av kvalificerat fartyg utan besättning utökas till 50 procent.

Regeringen anför att det av beslutspraxis framgår att kommissionen under senare år har godtagit uthyrning av fartyg utan besättning med en andel på upp till 50 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten för de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten (se t.ex. kommissionens beslut den 24 maj 2024 i ärende SA.106028 [2023/N]).

Att använda sig av möjligheten att hyra in eller hyra ut fartyg vid tillfälliga efterfrågetoppar är enligt regeringen vanligt förekommande inom sjöfarten och kan betraktas som en viktig del av rederiverksamheten. Det finns därför enligt regeringen skäl att nu utöka möjligheterna för rederier som omfattas av tonnagebeskattningsatt hyra ut fartyg utan besättning. Regeringen anför vidare att en sådan utökad möjlighet ökar flexibiliteten för rederierna och kan förväntas leda till att fartygsflottan används på ett mer effektivt och hållbart sätt. Den andel av den sammanlagda bruttodräktigheten som får användas till uthyrning av ett kvalificerat fartyg utan besättning föreslås därför utökas till högst 50 procent av de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten.

Förutsättningarna för att ett fartyg ska anses vara kvalificerat ändras

Regeringen föreslår att det inte längre krävs att ett fartyg huvudsakligen går i internationell fart för att vara kvalificerat. I stället krävs det att fartyget används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden.

För fartyg som används för specialsjöfart införs vidare ett lägre krav på minsta bruttodräktighet. I stället för en bruttodräktighet på minst 100 krävs av ett fartyg som används för specialsjöfart en bruttodräktighet på minst 20.

Med kvalificerat fartyg avses enligt förslaget inte fartyg som uteslutande används i fart på floder, kanaler eller insjöar.

Regeringen anför att den otydlighet som i dag finns om huruvida ett fartyg uppfyller villkoret för internationell fart i tillräcklig utsträckning och den omständigheten att redare inte alltid har full rådighet över vart fartygen går eftersom det kan bestämmas av last, avtalsförhållanden och i vilken utsträckning reparationer behöver utföras, motiverar en ändring av rekvisitet. I samband med att det svenska tonnageskattesystemet infördes övervägdes om tillämpningsområdet i stället för viss fart skulle avgränsas till fartyg som är utsatta för internationell konkurrens. Bedömningen gjordes dock att det framför allt är fartyg i internationell trafik som är utsatta för internationell konkurrens och att en avgränsning till fartyg som är utsatta för internationell konkurrens skulle medföra svåra bedömningsfrågor och gränsdragningsproblem. Systemet begränsades därför enligt regeringen till fartyg som huvudsakligen används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land (prop. 2015/16:127 s. 54).

Regeringen anför vidare att vid ett ställningstagande till ett slopat fartområde bör beaktas att den internationella konkurrensen på sjöfartsområdet i dag inte är begränsad till fartyg som används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land. Även sjötransport till och från svenska hamnar, liksom specialsjöfarten, kan enligt regeringen vara utsatt för sådan konkurrens. När det gäller specialsjöfarten finns det också fartyg som inte går i internationell fart. Regeringen anser därför att det mot denna bakgrund finns skäl att frånga ett internationellt fartrekvisit och ersätta det med ett villkor om att fartyget ska användas i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden.

Regeringen anför vidare att Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) har uttalat att konkurrensvillkoret i förordningen om sjöfartsstöd bör tolkas på så sätt att det är den typ av trafik som fartyget normalt sett används i som ska vara utsatt för internationell konkurrens. Varje enskilt transportuppdrag som fartyget utför måste därmed inte ha föregåtts av en konkurrensutsättning. Av sökanden krävs det däremot att den visar att liknande transporter utförs av andra fartyg på den internationella sjöfartsmarknaden (HFD 2018 ref. 82). Även det nu föreslagna konkurrensvillkoret inom ramen för reglerna om tonnagebeskattning bör enligt regeringen tolkas i enlighet med detta.

När det gäller frågan om minsta bruttodräktighet anför regeringen att propositionens förslag innebär att systemet för tonnageskattning ska utvidgas till att omfatta vissa verksamheter inom specialsjöfart. Generellt sett använder sig specialsjöfarten enligt regeringen av mindre fartyg än de som vanligtvis används vid transport av gods och passagerare (promemorian Vågade skatter s. 39). Regeringen anser att det mot den bakgrunden finns anledning att införa ett lägre storlekskrav för de fartyg som ägnar sig åt sådan verksamhet. I stället för en bruttodräktighet på minst 100 bör ett fartyg som används för specialsjöfart enligt förslaget ha en bruttodräktighet på minst 20 för att vara kvalificerat.

Regleringen av vilka anknytande verksamheter som utgör kvalificerad rederiverksamhet görs uttömmande

Regeringen föreslår att bestämmelsen om att rederiverksamhet är kvalificerad om den är nära anknuten till en sjötransport och ingår i ersättningen för sjötransporten ersätts med en uttömmande uppräkningslista av de anknytande verksamheter som avses.

Regeringen anför att en utgångspunkt vid utformningen av en sådan uppräkningslista bör vara att de verksamheter som enligt den nuvarande bestämmelsen anses vara nära anknutna till en sjötransport och som ingår i ersättningen för sjötransporten även framöver ska kunna utgöra kvalificerad rederiverksamhet.

Generösare villkor för överavskrivningsfond införs

Nya villkor för återföring av avdrag

Regeringen föreslår att förutsättningarna för att flytta fram tidpunkten för när avdrag för avsättning till överavskrivningsfond ska återföras till beskattning ändras. 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.

Dessutom ska ett fartyg som omfattas av ett avtal om leverans av ett nybyggt fartyg enligt förslaget räknas som ett ägt kvalificerat fartyg. Detta förutsätter att avtalet gäller ett nybyggt fartyg som är avsett att ingå i den kvalificerade rederiverksamheten. Det förutsätts vidare att det nybyggda fartyget ska ersätta ett tidigare ägt fartyg som har ingått i den kvalificerade rederiverksamheten och som har avyttrats i anslutning till avtalet (senast när avtalet ingicks). Det krävs även att det nybyggda fartyget levereras inom tre år från att avtalet ingicks.

Regeringen föreslår vidare att om rätten till leverans av ett nybyggt fartyg enligt ett sådant avtal överläts eller om avtalet inte fullföljs, ska det likställas med avyttring av ett fartyg det år överlåtelsen sker eller det står klart att avtalet inte fullföljs. Om fartyget inte har levererats inom tre år ska det likställas med avyttring av ett fartyg det år det står klart att fartyget inte kommer att levereras inom den angivna tiden.

Regeringen anför att det vid avyttring av fartyg i samband med nyförvärv finns en risk för att det nya fartyget inte hinner levereras i tid och att företaget då kan befinna sig i en situation där det har en lägre nettodräktighet vid tiden för avstämning trots att företaget har ingått avtal om leverans av ett nytt fartyg. Det bör därför enligt regeringen införas en ny bestämmelse för att underlätta för rederier i den angivna situationen. Regeringen anser att en frist med leverans inom tre år är välavvägd och bör vara tillräcklig för att berörda rederier ska ha möjlighet att ta höjd för olika typer av förseningar som kan uppstå.

Företag i ekonomiska svårigheter

Regeringen föreslår att rederiverksamhet inte ska anses vara kvalificerad om den bedrivs av ett företag som är i ekonomiska svårigheter.

Skatteverket ska enligt förslaget återkalla ett godkännande för tonnagebeskattning om ett företag är i ekonomiska svårigheter. Godkännandet ska återkallas fr.o.m. det beskattningsår företaget hamnade i svårigheter, dock tidigast det beskattningsår som har gått ut under det sjätte kalenderåret före det kalenderår då Skatteverket meddelade sitt beslut om att återkalla godkännandet för tonnagebeskattning. Återkallelseavgift ska enligt förslaget inte tas ut i dessa situationer.

Beräkningen av spärrtid justeras

Regeringen föreslår att spärrtiden ska beräknas på olika sätt beroende på om godkännandet återkallas på begäran av det godkända företaget eller av någon annan anledning. Om återkallelsen sker på företagets begäran ska spärrtiden enligt förslaget räknas från utgången av det senaste beskattningsår då företaget har tonnagebeskattats. I övriga fall ska spärrtiden räknas från utgången av det sista beskattningsår som återkallelsen avser.

En utvärdering av de svenska reglerna gjordes 2023. Av den framgår det att Skatteverket har noterat att spärrtiden sannolikt blir kortare än avsett i vissa fall. Regeringen anför att det gäller situationer då Skatteverket genom omprövning beslutar att ett företag som är godkänt för tonnagebeskattning ska beskattas konventionellt för tidigare beskattningsår (promemorian Vågade skatter s. 43). 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 framstår enligt regeringen inte som en ändamålsenlig ordning. Regeringen anser därför att det finns skäl att justera bestämmelsen om beräkningen av spärrtid.

Förenlighet med EU-rätten

Regeringen gör bedömningen att det svenska systemet för tonnagebeskattning är ett sådant statligt stöd som måste anmälas till och godkännas av kommissionen innan det genomförs. Regeringen gör vidare bedömningen att förslagen i propositionen är förenliga med EU:s regler om statligt stöd under förutsättning att de kompletteras med bestämmelser som innebär att ett företag inte ska kunna tonnagebeskattas om det är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden. Förslagen bedöms i övrigt vara förenliga med EU-rätten.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att de föreslagna lagändringarna ska träda i kraft den 20 juli 2026 och tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026. Beslut enligt bestämmelserna om återkallelse av ett godkännande för tonnagebeskattning i den nya lydelsen får enligt förslaget inte avse beskattningsår som börjar före den 1 januari 2027.

Kommissionens godkännande

Av ett pressmeddelande den 11 maj 2026 från Finansdepartementet framgår att kommissionen har beslutat att ge Sverige ett nytt statsstödsgodkännande, inklusive de föreslagna ändringarna i propositionen. Det nya godkännandet från kommissionen gäller för en tioårsperiod, från den 1 januari 2027 till den 31 december 2036.

Utskottets ställningstagande

För att stärka Sveriges konkurrenskraft inom sjöfartsnäringen har regeringen förslagit en rad ändringar av reglerna om tonnagesbeskattning. Förslagen innebär bl.a. att systemet för tonnagesbeskattning utvidgas till att omfatta vissa verksamheter inom specialsjöfart, att möjligheten att inom ramen för tonnagesbeskattad verksamhet hyra ut kvalificerade fartyg utan besättning utökas, att förutsättningarna för att ett fartyg ska vara kvalificerat ändras samt att generösare villkor för företagen att använda sig av en s.k. överavskrivningsfond införs. Förslagen innebär vidare att vissa förtydliganden och anpassningar görs av regelverket för att uppnå bättre överensstämmelse med kommissionens riktlinjer för statligt stöd och beslutspraxis.

Utskottet har inget att invända mot regeringens förslag och tillstyrker därmed propositionen i dess helhet.

Utskottet noterar att regeringen i propositionen redovisar ett tillkännagivande och bedömer att detta är slutbehandlat.

Utskottet har inte heller något att invända mot regeringens bedömning när det gäller tillkännagivandet.

Koncernintern uthyrning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslaget om en obegränsad koncernintern uthyrning av fartyg.

Jämför reservationen (S, V, C, MP).

Propositionen

Möjligheterna till uthyrning av kvalificerade fartyg utan besättning utökas

Regeringen föreslår att andelen av en rederiverksamhets sammanlagda bruttodräktighet som får användas till uthyrning av kvalificerat fartyg utan besättning utökas till 50 procent.

Regeringen anför att det framgår av beslutspraxis att kommissionen under senare år har godtagit uthyrning av fartyg utan besättning med en andel på upp till 50 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten för de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten (se t.ex. kommissionens beslut den 24 maj 2024 i ärende SA.106028 [2023/N]).

Att använda sig av möjligheten att hyra in eller hyra ut fartyg vid tillfälliga efterfrågetoppar är enligt regeringen vanligt förekommande inom sjöfarten och kan betraktas som en viktig del av rederiverksamheten. Det finns därför enligt regeringen skäl att nu utöka möjligheterna för rederier som omfattas av tonnagesbeskattning att hyra ut fartyg utan besättning. Regeringen anför vidare

att en sådan utökad möjlighet ökar flexibiliteten för rederierna och kan förväntas leda till att fartygsflottan används på ett mer effektivt och hållbart sätt. Den andel av den sammanlagda bruttodräktigheten som får användas till uthyrning av kvalificerat fartyg utan besättning föreslås därför utökas till högst 50 procent av de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten.

Att införa en obegränsad möjlighet för koncernintern uthyrning av fartyg kan enligt regeringen medföra behov av en särskild koncerndefinition för ändamålet. Framtagandet av en sådan reglering, inklusive en eventuell särskild koncerndefinition, ryms enligt regeringen inte inom ramen för detta lagstiftningsärende.

Motionen

I kommittémotion 2025/26:4128 av Niklas Karlsson m.fl. (S) föreslås att regeringen snarast ska återkomma med ett förslag om obegränsad koncernintern uthyrning av egna fartyg, s.k. koncernintern bareboat, inom EES i det svenska systemet för tonnagesbeskattning. Motionärerna anför att de i regeringsställning införde tonnagesbeskattning och att de ser positivt på de förslag som förs fram i propositionen. För att stärka den svenska handelsflottan, öka rådigheten över viktiga varuflöden och säkerställa beredskapen behöver svensk sjöfarts konkurrenskraft förbättras. Motionärerna ser det dock som en brist i propositionen att möjligheten för rederier att fritt disponera sina fartyg inom en och samma koncern, dvs. koncernintern bareboat, saknas. Motionärerna anför vidare att kommissionens beslutspraxis (bl.a. Malta 2017, Portugal 2018 och Irland 2003) visar att begränsningarna när det gäller bareboat inte behöver gälla för uthyrning inom en och samma rederikoncern inom EES. Kommissionen har enligt motionärerna godtagit att fartygsägande och sjötransportverksamhet kan separeras mellan bolag i en koncern utan att detta strider mot statsstödsreglerna. Att Sverige inte utnyttjar denna möjlighet innebär enligt motionärerna att svenska rederier systematiskt missgynnas i förhållande till konkurrenter med hemmahamn i bl.a. Irland och Malta. I propositionen medger regeringen att frågan är relevant men väljer att inte hantera den med hänvisning till att en koncerndefinition kräver ytterligare analys. Motionärerna föreslår därför att regeringen skyndsamt ska återkomma med ett förslag i frågan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar inledningsvis att möjligheten till uthyrning av kvalificerade fartyg utan besättning utgör en central del av rederiverksamheten och är en viktig fråga för branschens utveckling.

Utskottet välkomnar därför att regeringen nu utökar möjligheten till koncernintern uthyrning för att öka flexibiliteten för rederierna och göra det möjligt att använda fartygsflottan på ett mer effektivt och hållbart sätt.

När det gäller frågan om att införa en obegränsad koncernintern uthyrning noterar utskottet att regeringen har gjort bedömningen att en definition kan behöva utformas.

Utskottet utgår från att regeringen noga följer frågan och vid behov gör de ändringar som är nödvändiga för att ytterligare stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

Reservation

Koncernintern uthyrning, punkt 2 (S, V, C, MP)

av Niklas Karlsson (S), Marie Olsson (S), Kalle Olsson (S), Ida Ekeröth Clausson (S), Mathias Tegnér (S), Ilona Szatmári Waldau (V), Helena Vilhelmsson (C) och Mohamed Yassin (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2025/26:4128 av Niklas Karlsson m.fl. (S).

Ställningstagande

Socialdemokraterna införde i regeringsställning tonnagebeskattning, och ser positivt på de förslag som förs fram i propositionen. För att stärka den svenska handelsflottan, öka rådigheten över viktiga varuflöden och säkerställa beredskapen behöver svensk sjöfarts konkurrenskraft förbättras. Vi ser det dock som en brist i propositionen att möjligheten för rederier att fritt disponera sina fartyg inom en och samma koncern, dvs. koncernintern bareboat, saknas. Kommissionens beslutspraxis (bl.a. Malta 2017, Portugal 2018 och Irland 2003) visar att begränsningarna när det gäller bareboat inte behöver gälla för uthyrning inom en och samma rederikoncern inom EES. Kommissionen har godtagit att fartygsägande och sjötransportverksamhet kan separeras mellan bolag i en koncern utan att detta strider mot statsstödsreglerna. Att Sverige inte utnyttjar denna möjlighet innebär att svenska rederier systematiskt missgynnas i förhållande till konkurrenter med hemmahamn i bl.a. Irland och Malta. I propositionen medger regeringen att frågan är relevant men väljer att inte hantera den med hänvisning till att en koncerndefinition kräver ytterligare analys. Vi föreslår därför att regeringen snarast ska återkomma med ett förslag om obegränsad koncernintern uthyrning av egna fartyg, s.k. koncernintern bareboat.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2025/26:243 Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244).

Följdmotionen

2025/26:4128 av Niklas Karlsson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör återkomma med ett förslag om obegränsad koncernintern uthyrning av egna fartyg, s.k. koncernintern bareboat, inom EES i det svenska systemet för tonnagebeskattning och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i inkomstskattelagen (1999:1229)

Härigenom föreskrivs i fråga om inkomstskattelagen (1999:1229)¹

dels att 39 b kap. 3–6 och 24 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas fem nya paragrafer, 39 b kap. 4 a, 4 b, 5 a, 24 a och 24 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

39 b kap.3 §²

Med *kvalificerad rederiverksamhet* avses

– transport av gods eller passagerare till sjöss med kvalificerat fartyg (*sjötransport*),

– verksamhet som är nödvändig för *eller nära anknuten till* en sjötransport och som ingår i ersättningen för sjötransporten,

– *transport utanför hamnområdet som ingår i ersättningen för en sjötransport, om den som bedriver verksamheten har förvärvat transporten mot en marknadsmässig ersättning av ett annat företag,*

– uthyrning av kvalificerat fartyg med besättning, och

– uthyrning av kvalificerat fartyg utan besättning under högst tre år under en tioårsperiod och till högst 20 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten för de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten.

1. transport av gods eller passagerare till sjöss med kvalificerat fartyg (*sjötransport*),

2. verksamhet som är nödvändig för en sjötransport och som ingår i ersättningen för sjötransporten,

3. uthyrning av kvalificerat fartyg med besättning, och

4. uthyrning av kvalificerat fartyg utan besättning under högst tre år under en tioårsperiod och till högst 50 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten för de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten.

¹ Lagen omtryckt 2008:803.

² Senaste lydelse 2016:887.

4 §³

Med kvalificerad rederiverksamhet avses även följande verksamheter ombord på fartyg som används för sådan sjötransport som anges i 3 §:

- försäljning av varor för konsumtion ombord,
- restaurangverksamhet,
- uthyrning av lokaler, och
- enklare underhållning och annan förströelse som ingår i ersättningen för sjötransporten.

Med kvalificerad rederiverksamhet avses även följande verksamheter ombord på fartyg som används för sådan sjötransport som anges i 3 § 1:

1. försäljning av varor för konsumtion ombord,
2. restaurangverksamhet, och
3. uthyrning av hytter.

4 a §

Med kvalificerad rederiverksamhet avses även verksamhet som är nära anknuten till och som ingår i ersättningen för sådan sjötransport som anges i 3 § 1. Sådan verksamhet är

1. lön- och personaladministration och annan administrativ verksamhet med koppling till sjötransporten,
2. drift av gods- och passagerar-terminaler,
3. transport av last och passagerare på hamnområdet till och från fartyget,
4. transport utanför hamnområdet om den som bedriver verksamheten har förvärvat transporten mot en marknadsmissig ersättning av ett annat företag,
5. på- och avstigning av passagerare,
6. enklare underhållning och annan förströelse ombord på det fartyg som används för sjötransporten,
7. uthyrning av andra lokaler än hytter ombord på det fartyg som används för sjötransporten,
8. lastning och lossning av gods, och

³ Senaste lydelse 2016:887.

9. sådan tillfällig uppläggnings av gods som hanteringen av lasten kräver.

4 b §

Följande verksamheter till sjöss med kvalificerat fartyg ska likställas med kvalificerad rederiverksamhet:

1. bevakning av anläggning till sjöss,

2. bogsering förutsatt att bogseringsfartyget används till transport under minst 50 procent av den tid som fartyget är i drift under ett inkomstår,

3. bärgning,

4. bunkring av bränsle,

5. isbrytning,

6. kabel- eller rörläggning,

7. konstruktion, reparation, service eller demontering av vindkraftverk, oljeplattform och liknande anläggning till sjöss,

8. miljöräddning eller miljösanering,

9. transport av muddermassa förutsatt att mudderverket under minst 50 procent av verkets driftstid under ett inkomstår används till sådan transport,

10. sjöräddning,

11. utforskning av havsmiljö och havsbotten som utförs i syfte att möjliggöra konstruktion av en anläggning till sjöss, och

12. tillhandahållande av personallogement, verkstadskapacitet och liknande stöd och service till verksamhet enligt denna paragraf.

5 §⁴

Rederiverksamheten är kvalificerad bara om följande villkor är uppfyllda i fråga om de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten:

– minst 20 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten hänför sig till fartyg som ägs av den

1. minst 20 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten hänför sig till fartyg som ägs av den

⁴ Senaste lydelse 2016:887.

som bedriver verksamheten eller är inhyrda utan besättning,

– minst 20 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten hänför sig till fartyg som är registrerade i något register inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), och

– andelen av den sammanlagda bruttodräktigheten som hänför sig till fartyg som är registrerade i något register inom EES bibehålls eller ökas under beskattningsåret.

Om minst 60 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten för de kvalificerade fartyg som ingår i verksamheten i företaget, eller i den koncern som företaget ingår i, hänför sig till fartyg som är registrerade i något register inom EES, är rederiverksamheten kvalificerad även om andelen inte bibehålls eller ökas.

som bedriver verksamheten eller är inhyrda utan besättning,

2. minst 20 procent av den sammanlagda bruttodräktigheten hänför sig till fartyg som är registrerade i något register inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), och

3. andelen av den sammanlagda bruttodräktigheten som hänför sig till fartyg som är registrerade i något register inom EES bibehålls eller ökas under beskattningsåret.

Rederiverksamhet i form av bogsering och transport av muddermassa är kvalificerad bara till den del verksamheten bedrivs med fartyg som är registrerade i något register inom EES.

5 a §

Rederiverksamheten anses 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).

6 §⁵

Med kvalificerat fartyg avses fartyg som

– har en bruttodräktighet på minst 100,

– har sin strategiska och ekonomiska ledning i Sverige, och

1. har en bruttodräktighet på
a) minst 100 om det används i sådan verksamhet som avses i 3–4 a §§, eller

b) minst 20 om det används i sådan verksamhet som avses i 4 b §,

2. har sin strategiska och ekonomiska ledning i Sverige, och

⁵ Senaste lydelse 2016:887.

– huvudsakligen används i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land.

3. används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfarmsmarknaden.

Med kvalificerat fartyg avses inte fartyg som uteslutande används i fart på floder, kanaler eller insjöar.

24 §⁶

Om både den nettodräktighet som utgör underlag för beräkning av tonnageinkomst och nettodräktigheten för de ägda kvalificerade fartyg som ingår i den kvalificerade rederiverksamheten har ökat vid utgången av det femte beskattningsåret i förhållande till vad som gällde fem beskattningsår tidigare, ska tidpunkten för respektive återföring enligt 23 § flyttas fram med fem beskattningsår.

Om varken den nettodräktighet som utgör underlag för beräkning av tonnageinkomst eller nettodräktigheten för de ägda kvalificerade fartyg som ingår i den kvalificerade rederiverksamheten har minskat vid utgången av det femte beskattningsåret i förhållande till vad som gällde fem beskattningsår tidigare, ska tidpunkten för respektive återföring enligt 23 § flyttas fram med fem beskattningsår.

24 a §

Vid beräkning av nettodräktighet enligt 23 och 24 §§ ska ett fartyg som omfattas av ett avtal om leverans av ett nybyggt fartyg räknas som ett ägt kvalificerat fartyg om

1. avtalet gäller ett nybyggt fartyg som är avsett att ingå i den kvalificerade rederiverksamheten,

2. det nybyggda fartyget ska ersätta ett tidigare ägt fartyg som har ingått i den kvalificerade rederiverksamheten och som har avyttrats i anslutning till men senast vid avtalets ingående, och

3. leverans av det nybyggda fartyget ska ske senast inom tre år från avtalets ingående.

24 b §

Om rätten till leverans av ett nybyggt fartyg enligt ett sådant avtal som avses i 24 a § överläts eller om avtalet inte fullföljs, ska det likställas med avyttring av ett

⁶ Senaste lydelse 2016:887.

fartyg det är överlåtelsen sker eller det står klart att avtalet inte fullföljs.

Om leverans enligt ett sådant avtal som avses i 24 a § inte har skett inom tre år ska det också likställas med avyttring av ett fartyg det är det står klart att leverans inte kommer att ske inom den angivna tiden.

-
1. Denna lag träder i kraft den 20 juli 2026.
 2. Lagen tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026.

2 Förslag till lag om ändring i skatteförfarandelagen (2011:1244)

Härigenom föreskrivs att 13 a kap. 2, 10, 17 och 18 §§, 31 kap. 15 a § och 49 a kap. 1 § skatteförfarandelagen (2011:1244) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

13 a kap.

2 §¹

Den som bedriver eller har för avsikt att bedriva *sådan* kvalificerad rederiverksamhet *som avses i 39 b kap. 3–5 §§ inkomstskattelagen (1999:1229)* ska efter ansökan godkännas av Skatteverket för tonnagebeskattning.

Den som bedriver eller har för avsikt att bedriva kvalificerad rederiverksamhet *enligt 39 b kap. 3–5 a §§ inkomstskattelagen (1999:1229)* ska efter ansökan godkännas av Skatteverket för tonnagebeskattning.

10 §²

Skatteverket ska återkalla ett godkännande för tonnagebeskattning, om

1. det godkända företaget begär det,
2. förutsättningarna för godkännande för tonnagebeskattning enligt 2 och 3 §§ inte är uppfyllda,
3. det godkända företaget inte har fullgjort en uppgiftsskyldighet enligt 29–33 kap. eller en dokumentationsskyldighet enligt 39 kap. 3 § och detta är av betydelse för godkännandet eller för tonnagebeskattningen, eller
4. det godkända företaget har meddelats en dom som har fått laga kraft och där lagen (1995:575) mot skatteflykt har tillämpats och detta är av betydelse för tonnagebeskattningen.

Första stycket 2 gäller inte om

1. en kvalificerad rederiverksamhet avvecklas och inte bedrivs vidare av någon annan,
2. det beslutas att företaget ska gå i likvidation,
3. företaget försätts i konkurs,
4. företaget upplöses genom en fusion eller fission och det övertagande företaget är godkänt för tonnagebeskattning eller enligt 7 § ansöker om godkännande och godkänns för tonnagebeskattning, eller
5. företaget upplöses till följd av ett beslut om förenklad avveckling.

Skatteverket ska trots vad som föreskrivs i andra stycket återkalla ett godkännande för tonnagebeskattning enligt första stycket 2 om det godkända företaget är i sådana ekonomiska svårigheter som avses i 39 b kap. 5 a § inkomstskattelagen (1999:1229).

¹ Senaste lydelse 2016:888.

² Senaste lydelse 2018:733.

17 §³

En återkallelse enligt 10 § första stycket 2–4 avser godkännande för

1. det beskattningsår då beslut om återkallelse meddelades, och
2. tidigare beskattningsår som verksamheten har tonnagebeskattats, dock tidigast det beskattningsår som har gått ut under det sjätte kalenderåret före det kalenderår då beslut om återkallelse meddelades.

En återkallelse enligt 10 § första stycket 2 på grund av att det godkända företaget är i sådana ekonomiska svårigheter som avses i 39 b kap. 5 a § inkomstskattelagen (1999:1229) får dock tidigast avse det beskattningsår företaget hamnade i svårigheter.

18 §⁴

Den som har fått ett godkännande för tonnagebeskattning återkallat får inte godkännas för tonnagebeskattning igen förrän minst tio beskattningsår har gått från utgången av det senaste beskattningsår då tonnagebeskattning har skett.

Den som har fått ett godkännande för tonnagebeskattning återkallat på egen begäran får inte godkännas för tonnagebeskattning igen förrän minst tio beskattningsår har gått från utgången av det senaste beskattningsår då tonnagebeskattning har skett.

Den som har fått ett godkännande för tonnagebeskattning återkallat på Skatteverkets initiativ får inte godkännas för tonnagebeskattning igen förrän minst tio beskattningsår har gått från utgången av det sista beskattningsår som återkallelsen avser.

31 kap.15 a §⁵

Den som är godkänd för tonnagebeskattning och som bedriver både *sådan* kvalificerad rederiverksamhet som avses i 39 b kap. 3–5 §§ inkomstskattelagen (1999:1229) och annan verksamhet ska lämna uppgift om principerna för fördelning av tillgångar och förpliktelser samt intäkter och kostnader mellan verksamheterna.

Den som är godkänd för tonnagebeskattning och som bedriver både kvalificerad rederiverksamhet enligt 39 b kap. 3–5 a §§ inkomstskattelagen (1999:1229) och annan verksamhet ska lämna uppgift om principerna för fördelning av tillgångar och förpliktelser samt intäkter och kostnader mellan verksamheterna.

³ Senaste lydelse 2016:888.

⁴ Senaste lydelse 2016:888.

⁵ Senaste lydelse 2016:888.

49 a kap.1 §⁶

Återkallelseavgift ska tas ut av den som har fått ett godkännande för tonnagebeskattning återkallat enligt 13 a kap. 10 § första stycket 2–4.

Återkallelseavgift ska dock inte tas ut om återkallelse har skett enligt 13 a kap. 10 § första stycket 2 på grund av att företaget är i sådana ekonomiska svårigheter som avses i 39 b kap. 5 a § inkomstskattelagen (1999:1229).

-
1. Denna lag träder i kraft den 20 juli 2026.
 2. Lagen tillämpas första gången för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2026.
 3. Beslut om återkallelse av godkännande för tonnagebeskattning enligt 13 a kap. 10 och 17 §§ i den nya lydelsen får dock inte avse beskattningsår som börjar före den 1 januari 2027.

⁶ Senaste lydelse 2016:888.