

Datum
2025-09-18

Diarienummer
Utr 2025/50

Ert diarienummer
Fi2025/01444

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över PM Förbättrade regler för svensk tonnagebeskattning

Trafikanalys ser positivt på förslaget

Trafikanalys ser positivt på att tonnageskattesystemet utvidgas till delar av specialsjöfarten, att generösare villkor införs och att förtydliganden och anpassningar sker av nuvarande regler.

När det gäller förtydliganden och anpassningar vill Trafikanalys peka på en punkt som behöver förtydligas. Det gäller villkoren för kvalificerat fartyg, där Trafikanalys förordar en större enhetlighet med de villkor som gäller i fartygsstatistiken för fartyg i svensk regi.

I förslaget ingår delar som rör uthyrning av fartyg utan besättning, där Trafikanalys vill anknyta till förslaget om Förenklad in- och uthyrning av skepp (dnr LI2025/01326).

Villkoret ”strategisk och ekonomisk ledning” är otydligt

Ett villkor för att ett fartyg ska kunna sägas vara kvalificerat är att fartyget ”har sin strategiska och ekonomiska ledning i Sverige” (6 § p 2, se PM s. 7). Begreppet ”strategisk och ekonomisk ledning” är enligt Trafikanalys otydligt.

Som framgår av propositionen (prop. 2015/16:127, s. 51) *Ett svenskt tonnageskattesystem* förekommer begreppet i EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Enligt EU:s riktlinjer får stödordningar i form av skattelättnader i regel endast tillämpas om fartygen går under gemenskapsflagg. I undantagsfall får sådana stödordningar även tillämpas om de gäller en hel flotta som drivs av ett rederi etablerat inom en medlemsstats territorium om det kan visas att

den strategiska och ekonomiska förvaltningen av alla berörda fartyg faktiskt utförs inom territoriet.¹

Utredningen om tonnageskattesystem föreslog mot denna bakgrund att ett fartyg för att vara kvalificerat måste ha sin strategiska och ekonomiska ledning i Sverige. Med *strategisk ledning* avses den högre företagsledningen för fartyget, bland annat beslut om och hantering av kontrakt samt köp och försäljning av fartyg. Med *ekonomisk ledning* avses bland annat planering av rutter, teknisk drift, försäljning av frakter och persontransporter, proviantering och företagsledning i anslutning till upplags-, terminaltjänst-, personalförvaltnings- och underhållsverksamhet (prop. 2015/16:127, s. 53).

Tydligare att anknyta till befintliga termer och konkreta kriterier

I samband med beskrivningen ovan redogör propositionen för kritiken från Föreningen Auktoriserade Revisorer (FAR) mot begreppet "strategisk och ekonomisk ledning". Kritiken rör att det saknar motsvarighet i nuvarande skatteregler och att det skulle vara bättre att anknyta till befintliga skatterättsliga termer, exempelvis verklig ledning. Enligt propositionen anser regeringen i likhet med FAR att det är en fördel om redan etablerade termer kan användas, men har ändå valt att behålla begreppet. Regeringens motivering för att behålla begreppet var att det med hänsyn till de krav som EU-kommissionen ställer är lämpligare att använda de termer som finns i EU-kommissionens riktlinjer. Det framgår vidare att företagen ska kunna visa att den strategiska och ekonomiska ledningen av respektive fartyg utövas från Sverige. Det finns inte något krav på att samtliga beslut avseende förvaltningen av fartyget ska fattas i Sverige utan en sammanvägning av samtliga åtgärder och omständigheter ska göras.

Trafikanalys ser att det finns visst fog för att behålla begreppet, men otydligheten i begreppet ställer till bekymmer när det kommer till Trafikanalys ansvar för svensk fartygsstatistik. Trafikanalys instämmer i FAR:s kritik att det ger ökad tydlighet att anknyta till befintliga termer och konkreta kriterier. Därför är bolagsägande bättre att utgå ifrån vid en bedömning av huruvida ett fartyg ska anses vara kvalificerat eller inte. Med tanke på att beredskapsaspekten för den svenska flottan har blivit mer aktuell på sistone kan det vara angeläget att använda tydliga definitioner och kriterier som kan komma att aktualiseras i skarpt läge.

En jämförelse kan göras med begreppet specialsjöfart. Den remitterade promemorian tar upp begreppet specialsjöfart och Skatteverkets påpekande att begreppet specialsjöfart inte är ett juridiskt begrepp och saknar en enhetlig definition. Skatteverket har efterfrågat ett förtydligande av de olika formerna av specialsjöfart och på vilket sätt de ska inkluderas i kvalificerad rederiverksamhet (PM s. 18).

På motsvarande sätt skulle begreppet strategisk och ekonomisk ledning kunna förtydligas genom en tydlig hänvisning till vilka verksamheter som avses (jämför uppräkningsen ovan från prop. 2015/16:127). Trafikanalys menar dock att ovanstående uppräknade verksamheter kan ske i olika utsträckning i olika länder, vilket kan försvåra en kategorisering. I stället för att behöva göra en uppräkning av verksamheter kan klassificeringen från fartygsstatistiken användas, med utgångspunkt i bolagsägarskap, se nedan.

Kvalitetssäkring av svensk fartygsstatistik är viktig

Den svenska handelsflottan består av fler fartyg än de svenskflaggade (svenskregistrerade). Dessa fartyg kallas i svensk officiell statistik för fartyg i svensk regi (alternativt svenskkontrollerade fartyg).

I svensk fartygsstatistik används en specifik klassificering av fartygen i svensk regi. Här används villkoret att *fartyget är ägt av ett svenskregistrerat bolag eller att den kommersiella*

¹ Prop 2015/16:127 *Ett svenskt tonnageskattesystem*, [Microsoft Word - Prop Ett svenskt tonnagebeskattningssystem \(slutlig\)](#)

driften sköts av ett svenskt bolag registrerat i Sverige. Fartyg med både svenska och utländska delägare ska ha ett svenskt delägarskap större än 50 procent.²

Trafikanalys menar att det kan uppkomma situationer med fartyg där ägaren lyckas visa att fartyget har sin strategiska och ekonomiska ledning i Sverige, utan att uppfylla det mer specifika villkoret som gäller fartygsstatistiken. I det fallet skulle det svenska tonnageskattesystemet inkludera fartyg som inte ingår i svensk statistik.

Den svenska fartygsstatistiken är också en del av EU:s statistik, vilket gör att frågan även gäller EU.

Trafikanalys förordar därför en större enhetlighet mellan dessa definitioner och villkor som gäller kvalificerade fartyg visavi fartyg i svensk regi. Trafikanalys skulle helst se att begreppet "strategisk och ekonomisk ledning" (eller ekonomisk förvaltning som propositionen hänvisar till) ersätts av den mer specifika och tydliga definitionen i fartygsstatistiken som framgår ovan. Ett alternativ vore att komplettera 39 b kap. 6 p 2 § IL (PM s. 7) med ett förtydligande.

Därmed undviker man behovet av den beskrivning som tonnageskatteutredningen gjorde av vad "strategisk och ekonomisk ledning" motsvarar. En dylik beskrivning kan behöva justeras beroende på teknisk eller ekonomisk utveckling.

Möjligheterna till uthyrning av kvalificerade fartyg utan besättning

Trafikanalys ser positivt på förslaget om en ökad flexibilitet när det gäller uthyrning av fartyg utan besättning, som ett sätt att hantera konjunktursvängningar och som kan leda till en mer effektiv och hållbar användning av flottan (PM avsnitt 4.3).

Trafikanalys vill här anknyta till förslaget om Förenklad in- och uthyrning av skepp (dnr LI2025/01326), som främst tar upp inhyrning av fartyg. Uthyrning påverkar inte fartygsregistret, men ur ett statistikperspektiv vore det angeläget att ha mer information även om uthyrda fartyg, som påverkar omfattningen av den svenskkontrollerade flottan. Därför förordar Trafikanalys att den uthyrning som sker av svenska fartyg, vare sig det är inom ramen för tonnageskattesystemet eller inte, ska registreras på samma sätt som inhyrning av fartyg.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av kvalificerad utredare Björn Olsson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt kvalificerad statistiker Henrik Petterson.

Mattias Viklund
Generaldirektör

² Trafikanalys (2025), Kvalitetsdeklaration, Fartyg 2024, sid 9, [Kvalitetsdeklaration Fartyg 2024 - svenska och utländska fartyg i svensk regi](#)