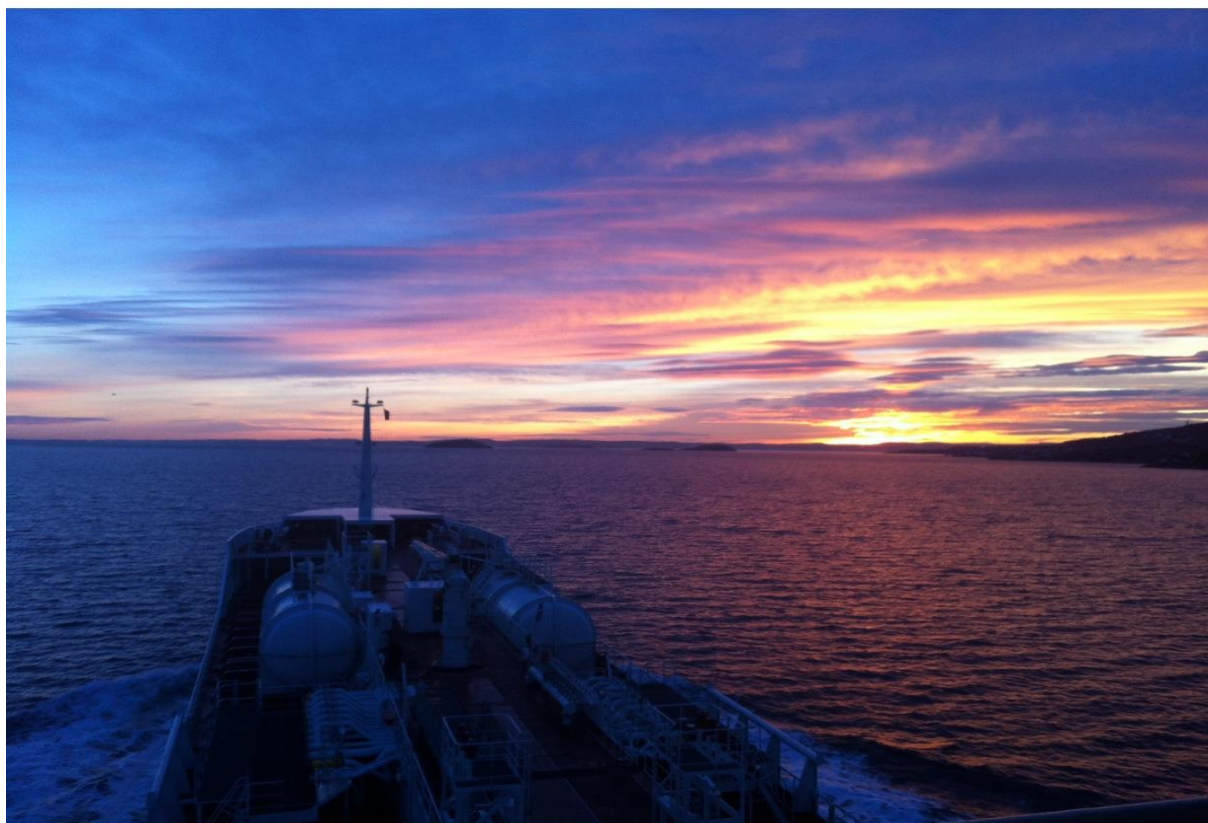




# CHALMERS

---



## **Tonnageskattens införande i Sverige och dess påverkan på den svenska handelsflottan**

- En kartläggning av hur den svenska rederinäringen mottagit det svenska tonnageskattesystemet

Examensarbete inom Sjökapstensprogrammet

EMMA GUSTAFSSON

PERNILLA BERNHARDSSON

---

Institutionen för Mekanik och maritima vetenskaper  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige 2018



RAPPORTNR. 2018:20

Tonnageskattens införande i Sverige och dess  
påverkan på den svenska handelsflottan  
- En kartläggning av hur den svenska rederinäringen mottagit det  
svenska tonnageskattesystemet

EMMA GUSTAFSSON  
PERNILLA BERNHARDSSON

Institutionen för Mekanik och maritima vetenskaper  
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA  
Göteborg, Sverige, 2018

# **Tonnageskattens införande i Sverige och dess påverkan på den svenska handelsflottan**

**- En kartläggning av hur den svenska rederinäringen mottagit det svenska tonnageskattesystemet**

# **The Introduction of Tonnage Tax in Sweden and its Influence on the Swedish Merchant Fleet**

**- A Survey of How the Swedish Shipping Companies Received the Swedish Tonnage Tax System**

EMMA GUSTAFSSON

PERNILLA BERNHARDSSON

© EMMA GUSTAFSSON, 2018.

© PERNILLA BERNHARDSSON, 2018.

Rapportnr. 2018:20

Institutionen för Mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag: Utsikt från en fartygsbrygga över Skagen i solnedgång [foto: Emma Gustafsson].

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2018

# **Tonnageskattens införande i Sverige och dess påverkan på den svenska handelsflottan**

## **- En kartläggning av hur den svenska rederinäringen mottagit det svenska tonnageskattesystemet**

EMMA GUSTAFSSON

PERNILLA BERNHARDSSON

Institutionen för Mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

### **Sammanfattning**

Denna kartläggning har genomförts i syfte att utreda och förstå konsekvenserna av tonnageskattens införande i Sverige och dess innebörd för svenska rederier. Kartläggningen har skett med hjälp av litteraturstudier och intervjuer. Genom intervjuer med nyckelpersoner inom den svenska rederinäringen har respondenterna fått redogöra för deras rederiers val av skattesystem, deras åsikter kring dessa och hur de ser på den svenska tonnageskatten, vilket presenteras i arbetets resultatkapitel. Arbetet avgränsar sig till svenska rederier som har fartyg med en bruttodräktighet över 1000 och studiens omfattning begränsas geografiskt till Sverige och till lagstiftning samt regelverk som gäller för svenska rederier.

Som sista EU-land införde Sverige tonnageskattesystemet 1 januari 2017 med målet att utöka den svenskflaggade handelsflottan och stärka den svenska rederinäringen. Systemet är en stödåtgärd i raden av flera andra som svenska staten har infört genom åren i försök att rädda och bevara den svenska handelsflottan som minskat drastiskt de senaste decennierna. Denna studie genomfördes ett år efter införandet av tonnageskatten för att undersöka och kartlägga hur den mottagits av den svenska rederinäringen samt om den påverkat rederier vid val av flagg.

I bakgrundskapitlet redogörs för den svenska sjöfartshistorien och vad som under åren påverkat svensk sjöfart. För att få insikt i hur situationen för den svenska sjöfartsnäringen ser ut idag och för vad som lett fram till införandet av den svenska tonnageskatten krävs förståelse för historien, samt för dagsläget i Sverige vad gäller yttre påverkningar, regelverk och redan införda stödåtgärder.

Arbetet visar genom ett räkneexempel i teorikapitlet skillnaden mellan hur ett rederi beskattas inom konventionell bolagsbeskattning och inom tonnagebeskattning. Tonnageskatt är till skillnad från konventionell bolagsskatt en skatt som är uträknad på rederiets fartygs totala nettodräktighet. För att få reda på hur stor tonnagebeskattningen kommer att bli behöver rederiet beräkna schabloninkomsten för varje fartyg.

I teorikapitlet redogörs även för hur den svenska tonnageskatten är utformad, vilka kriterier som ska uppfyllas för att ansluta till systemet samt hur ett rederi ska gå till väga för att ansöka.

Det är i studiens resultat uppenbart att mer än bara ett nytt skattesystem spelar in för att rederier ska välja att registrera sina fartyg i det svenska fartygsregistret och föra svensk flagg. Däremot framkommer det av intervjuerna att mycket har hänt i Sverige under de senaste åren och att införandet av tonnageskattesystemet resulterade i ett bättre samarbete mellan rederier, branschorganisationer, fackföreningar och myndigheter. Införandet av tonnageskatten var en kompromiss dessa instanser emellan och ett resultat av deras samarbete, vilket fick konsekvensen att tonnageskattegrupperna i dagsläget inte passar merparten av Sveriges rederier.

**Nyckelord:** Tonnageskatt, Svensk sjöfart, Inflaggning, Handelsflotta, Sjöfartspolitik, Svenska rederier, Stödåtgärd

## **Abstract**

The purpose of this survey is to evaluate and understand the consequences of a Swedish tonnage taxation and what it means to the Swedish shipping industry. For this study interviews and a literary study has been conducted. Via interviews with people holding key roles in the Swedish shipping industry, the respondents stated their company's choice of taxation system, their view on their chosen taxation system and thoughts regarding the Swedish tonnage tax, as is presented in the result chapter. The thesis is limited to Swedish shipping companies controlling ships over 1000 gross tons. Furthermore, it has a geographical and legal delimitation to Swedish territory and Swedish jurisdiction.

Sweden introduced its tonnage tax system, as the last country with a EU- membership, the 1 of January 2017 with the proclaimed purpose to expand the merchant navy with Swedish flag and to strengthen the Swedish shipping industry. The taxation system is one of many different measures taken through the years to sustain the Swedish merchant navy. This survey was made one year after the taxation system was introduced to analyse how it has been received by the Swedish shipping industry and whether it has affected how the shipping companies choose to flag their vessels.

In the background chapter a brief history of Swedish shipping and different events affecting it are given. To get an understanding of why the Swedish shipping industry looks as present and what made the Swedish tonnage taxation system become reality it is important to have an understanding for the history, the current external influences in Sweden, legislation and measures already taken.

The study shows, by way of a calculation example in the theory chapter, the difference between how a shipping company is taxed in conventional corporate taxation and within tonnage taxation. Tonnage tax, unlike conventional corporation tax, is a tax calculated on the

shipping company's total net tonnage. To find out how big the tonnage taxation will be, the shipping company needs to calculate the flat rate income for each vessel.

The theory chapter also explains how the Swedish tonnage tax system is designed, what criteria should be met to join the system and how a shipping company should proceed for application.

The survey's results clearly state that there are several factors besides the new taxation system that are relevant regarding shipping companies' choice of flag state for their ships. However, during the interviews it has emerged that through the introduction of the tonnage taxation system the collaboration between shipping companies, branch organizations, unions and government agencies has improved. Furthermore, it is noted that the tonnage taxation system was a compromise between all these instances and a result of their collaboration. The consequence of this compromise is that the tonnage taxation system in use today is poorly fitted for most Swedish shipping companies.

**Keywords:** Tonnage Tax, Swedish Shipping, Fleet, Shipping Politics, Swedish Shipping Companies

## Förord

Författarna till detta examensarbete är två studenter på sjökaptensprogrammet på Chalmers tekniska högskola. Genom detta arbete har vi fått möjligheten att studera den svenska tonnageskatten djupare och genom en kartläggning kunnat ta reda på hur tonnageskattesystemet mottagits av svenska rederier samt om det lett till en utökad svensk handelsflotta.

Under arbetets gång har vi varit i kontakt med rederier och andra nyckelpersoner inom branschen och myndigheter som alla har bidragit och hjälpt oss på ett eller annat sätt med arbetet. Vi vill därför rikta ett stort tack till er nedan som bidragit med kunskap, tid och tålamod. Utan er hade detta arbete inte varit möjligt.

Mats Carlsson - Stena AB

Lilian Johnsson & Ingvar Lorensen - Rederi AB Donsötank

Pär Karlsson - Furetank Rederi AB

Björn Holm - Rederi AB Uman

Pia Berglund - Svensk Sjöfart

Mats Hohner - Skatteverket

Adam Rytthammnar - Transportstyrelsen

Mikael Runnsjö - Stena Line

Vi vill också tacka vår handledare Robert Severin samt lektor Tomas Olsson-Neptun vid Chalmers tekniska högskola för delgivning av kunskap och råd.

Slutligen vill vi ge varandra en stor eloge för att vi tillsammans kunnat genomföra detta examensarbete med ett gott samarbete och stöttning av varandra.

Göteborg, februari 2018.

Emma Gustafsson & Pernilla Bernhardsson



# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>i</b>
<b>Abstract</b> .....	<b>ii</b>
<b>Förord</b> .....	<b>iv</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Syfte.....	2
1.2 Frågeställning.....	2
1.3 Avgränsningar .....	2
<b>2 Metod</b> .....	<b>3</b>
2.1 Kartläggning som metod.....	3
2.1.1 Litteraturstudie .....	3
2.1.2 Definition av begrepp .....	4
2.2 Intervjuer .....	5
2.2.1 Urval av respondenter .....	5
2.2.2 De intervjuade rederierna och organisationerna .....	6
<b>3 Bakgrund</b> .....	<b>8</b>
3.1 Historiskt perspektiv.....	8
3.1.1 De svenska varven.....	9
3.1.2 Industrialiseringen och oljekrisen .....	9
3.1.3 Tiden efter 1970 fram till 2000-talet .....	10
3.1.4 Börskraschen 2008.....	10
3.2 Fartygsregistrering .....	11
3.2.1 Havsrättskonventionen och begreppet genuine link.....	12
3.2.2 Bekvämlighetsflagg och flagglagen .....	13
3.2.3 Internationella register .....	14
3.3 Införda stödåtgärder för svensk sjöfart .....	16
3.3.1 Rederistöd och Internationaliseringsavtalet.....	16
3.3.2 Sjöfartsstöd .....	17
3.3.3 183-dagarsregeln .....	18
3.3.4 TAP-avtal .....	19
<b>4 Teori</b> .....	<b>20</b>
4.1 Från förslag till lag.....	20
4.1.1 Kvalificerad rederiverksamhet .....	21
4.1.2 Kvalificerat fartyg .....	21

4.2	<i>Den svenska tonnageskatten</i> .....	22
4.2.1	Tonnagebeskattning.....	23
4.2.2	Konventionell bolagsbeskattning.....	24
4.3	<i>Avskrivning och överavskrivning</i> .....	25
4.4	<i>Ansöka om tonnagebeskattning</i> .....	26
<b>5</b>	<b>Resultat</b> .....	<b>27</b>
5.1	<i>Hur har införandet av tonnageskatten mottagits av den svenska rederinäringen och finns det några nackdelar med tonnageskattereglerna för svenska rederier?</i> .....	27
5.1.1	Sänkning av sjöfartsstödet .....	29
5.1.2	Nackdelar med tonnageskattereglerna enligt svenska rederier .....	30
5.2	<i>På vilket sätt har införandet av tonnageskattesystemet påverkat den svenska handelsflottan och vilka andra faktorer påverkar huruvida rederier väljer att flagga svenskt?</i> .....	34
5.2.1	Den svenska handelsflottan .....	34
5.2.2	Tonnageskattens påverkan på svenska handelsflottan .....	35
5.2.3	Faktorer som påverkar huruvida rederier väljer att flagga svenskt .....	36
<b>6</b>	<b>Diskussion</b> .....	<b>41</b>
6.1	<i>Metoddiskussion</i> .....	41
6.1.1	Intervjuer.....	41
6.1.2	Selektering av litteratur .....	41
6.1.3	Reliabilitet .....	41
6.1.4	Validitet .....	42
6.1.5	Om studien hade gjorts på nytt .....	42
6.2	<i>Resultatdiskussion</i> .....	42
6.2.1	Hur svenska rederier missgynnas respektive gynnas av tonnageskattereglerna	42
6.2.2	Sänkning av sjöfartsstödet som en finansiering av tonnageskattesystemet .....	44
6.2.3	Huruvida tonnageskatten påverkar svenska handelsflottan eller inte.....	44
<b>7</b>	<b>Slutsats</b> .....	<b>46</b>
7.1	<i>Rekommendation till fortsatt arbete</i> .....	46

## Definitionslista

**Bareboat-befraktning** En typ av befraktningsform som innebär att befraktaren hyr fartyget som det är utan besättning.

**Befraktning** Ett hyressystem för fartyg eller hyra och användningen av ett fartyg.

**Bekvämlighetsflagg** Ett fartyg som för bekvämlighetsflagg är registrerat i ett lågkostnadsland.

**Bruttodräktighet** Ett enhetslöst storleksmått som avser ett fartygs totala inneslutna volym.

**Bulkfartyg** Fartyg som fraktar gods i oförpackad form. Exempelvis spannmål och malm.

**Bunkra** Ta ombord material på fartyg och/eller tanka fartyget med bränsle.

**Charteravtal** Hyresavtal vid befraktning.

**Dödvikt** Ett storleksmått som anges i ton och som visar vikten som ett fartyg kan bära. Den inkluderar last, bunker och lager.

**EES** Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet. Ett samarbete mellan EU och dess medlemsstater.

**Fjärrfart** Fartområde utanför närfart.

**Flaggstat** Den stat som fartygets flagga tillhör.

**Genuine Link** Det engelska uttrycket för ”verkligt samband” och används inom sjöfartskontext för att beskriva sambandet mellan ett fartyg och staten där fartyget är registrerat.

**Klassificeringssällskap** Oberoende internationell organisation som kontrollerar fartyg, säkerhet och kvalitet såväl mot egna som nationella myndigheters regler.

**Krigsförsäkringskommission** Infördes under första världskriget av regeringen. Den utlovade redare ersättning om deras fartyg förliste på grund av kriget.

**Konsolideringsstöd** Ett stöd utformat för att förstärka företagets kapital.

**Konvention** Överenskommelse.

**Lägga upp fartyg** En benämning som kan innebära att fartyg tas upp och läggs på land eller att de ligger stilla i väntan på nya uppdrag. Termen används ofta i dåliga tider när bristen på last och arbete är stor.

**Nettodräktigheten** Ett enhetslöst storleksmått på totala volymen av ett fartygs last- och passagerarutrymme.

**Närfart** Linjefart mellan svenska hamnar utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna, samt linjefart mellan svensk och utländsk hamn eller mellan utländska hamnar.

**OBO-fartyg** Kombinationsfartyg som kan frakta både olja, bulk och malm.

**Oceanfart** Fart mellan två kontinenter med ett världshav i mellan.

**Redare** Den som utrustar och håller ett fartyg i drift.

**Räkenskapsår** Den period då ett företag ska redovisa sitt bokslut eller sin årsredovisning.

**Skeppsvarv** En industri som utför reparation och/eller byggnation av fartyg.

**Statligt stöd** När det offentliga stöttar en viss ekonomisk verksamhet med offentliga medel och det bland annat resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på marknaden. Det gäller till exempel om endast vissa sektorer eller branscher får stöd. EU:s regler om statligt stöd sätter ramarna för Sveriges och andra medlemsstaters möjligheter att kunna stödja en viss verksamhet. Reglerna gäller bl.a. vid skattenedsättningar av olika slag (till exempel vissa skattebefrielser och skattereduktioner) som Skatteverket fattar beslut om. När Skatteverket medger skattenedsättningar som omfattas av EU:s regler om statligt stöd måste EU-reglerna följas (Naturvårdsverket, 2017).

**Svenskflaggade handelsflottan** Utgörs av fartyg med ett bruttotonnage över 300 som är registrerade i det svenska fartygsregistret och som för svensk flagg.

**Svenska handelsflottan** Ett samlingsbegrepp för både den svenskflaggade handelsflottan och den utlandsflaggade svenska handelsflottan.

**Svenskflaggat tonnage** Den delen av världstonnaget som finns registrerat i det svenska fartygsregistret.

**Svenskkontrollerat tonnage** Den delen av världstonnaget som till minst hälften ägs eller vars kommersiella drift sköts av svenska intressen.

**Tankfartyg** Fartyg som är avsatta att frakta flytande gods. Exempelvis olja, kemikalier och diesel.

**Tonnage** En term som används för att ange ett fartygs storlek och lastförmåga. Det finns flera sätt att ange tonnage och dessa kan beskriva såväl volymer som vikter. Tonnage kan även avse fartygsbeståndet inom exempelvis ett rederi eller ett land.

**Utlandsflaggade svenska handelsflottan** Består av fartyg som ägs av rederier eller personer, antingen med hemvist i Sverige eller med mycket stark koppling till Sverige, det vill säga en genuine link till Sverige, samt fartyg som hyrts in av dessa på charteravtal som omfattar ett år eller mer, som inte för svensk flagg.

# 1 Inledning

Den svenska handelsflottan har minskat avsevärt under de senaste decennierna. Från år 2001 till 2017 reducerades den svenskflaggade flottan från 254 fartyg till endast 89 vilket är den lägsta noteringen på decennier (Svenska Dagbladet, 2017). När förändringar sker på världsmarknaden blir också sjöfarten direkt påverkad. Att den svenska handelsflottan har minskat så kraftigt kan dock inte enbart skyllas på marknaden. Fler faktorer som regelverk, lagstiftning och politik ligger också till grund för Sveriges minskade flotta (Sjögren, Lennerfors, & Poulsen, 2012).

Alla handelsfartyg måste idag vara inskrivna i ett lands fartygsregister. Enligt FN:s Havsrättskonvention ska det finnas en så kallad genuine link mellan fartyget och den stat som fartyget är registrerat i och därmed den flagg som fartyget för. Att skriva in fartyget i ett register är att ge fartyget en nationalitet och att ta det inom jurisdiktion av flaggstatslagen. Konkurrensen om världshandeln ökade i samband med att länder började registrera sina fartyg i så kallade bekvämlighetsflaggstater under bekvämlighetsflagg för att komma undan höga kostnader inom sitt eget land (Coles & Watt, 2009).

Medlemsländerna inom EU har tagit till olika åtgärder för att förhindra utflaggning av fartyg och krympande nationella handelsflottor. I Sverige har fokus länge legat på att minska bemanningskostnader för anställda på svenskflaggade fartyg för att underlätta för svenska rederier. Olika stödåtgärder har införts i försök att stärka den svenska rederiverksamheten och uppmuntra redare att registrera sina fartyg under svensk flagg. Under tiden har övriga nationer inom EU infört en ny stödåtgärd, ett nytt skattesystem, i form av tonnagebeskattning (Finansdepartementet, 2006).

Sverige var sista landet inom EU att också införa tonnagebeskattning som ett alternativ till konventionell bolagsbeskattning. Tonnageskattesystemet trädde i kraft 1 januari 2017 med syfte att stärka Sveriges konkurrenskraft internationellt samt att utöka den svenskflaggade handelsflottan då svenskflaggade fartyg ökar förutsättningarna att bevara svenskt sjöfartskunnande och möjligheterna för Sverige att vara pådrivande på internationell nivå vad gäller miljö- och sjösäkerhetsfrågor (Prop. 2015/16:127).

Många inom branschen menar att den nya beskattningsformen kommer för sent och inte är tillräcklig för att vända den nedåtgående trend som råder för svensk sjöfart med utflaggningar, försäljningar och konkurser som följd. Det är därför av intresse att undersöka hur tonnageskattens införande mottagits av svenska rederier och om den har fått de konsekvenser som var önskade. Då det i skrivande stund gått ett år efter att reglerna trädde i kraft är det av intresse att utreda hur dessa mottagits, hur den svenska handelsflottan påverkats samt hur svenska sjöfartsaktörer förhåller sig till de nya tonnageskattereglerna.

## **1.1 Syfte**

Denna studie syftar till att utreda konsekvenserna av tonnageskattens införande i Sverige och dess innebörd för svenska rederier. Syftet med arbetet har varit att bringa klarhet i huruvida tonnageskattereglerna är tillräckliga för att uppnå önskad effekt med verkställandet av dem, det vill säga om reglerna i sig, tillsammans med tidigare införda stödåtgärder, är tillräckliga för att resultera i en utökad svensk handelsflotta.

## **1.2 Frågeställning**

1. Hur har införandet av tonnageskatten mottagits av den svenska rederinäringen och finns det några nackdelar med tonnageskattereglerna för svenska rederier?
2. På vilket sätt har införandet av tonnageskattesystemet påverkat den svenska handelsflottan och vilka andra faktorer påverkar huruvida rederier väljer att flagga svenskt?

## **1.3 Avgränsningar**

Denna rapport begränsas till att omfatta svenska rederier med en avgränsning till ett visst tonnage. Det är därför endast rederier som har fartyg med en bruttodräktighet över 1000 som omfattas i resultatkapitlet. Arbetets omfattning begränsas geografiskt till Sverige och till lagstiftning samt regelverk som gäller för svenska rederier. Vald utgångspunkt är hur svenska rederier påverkas och förhåller sig till tonnageskattereglerna samt hur reglerna har mottagits av den svenska sjöfartsnäringen. Genom detta arbete deltar nyckelpersoner inom olika instanser så som rederier, myndigheter och branschorganisationer.

## 2 Metod

Då syftet med rapporten, att utreda och förstå konsekvenserna av tonnageskattens införande i Sverige och dess innebörd för svenska rederier, är av allmän natur har en kartläggning gjorts. Antalet rederier som faller inom ramen för rapportens avgränsningar är litet, därför genomfördes kartläggningen genom intervjuer för att ge en djupare förståelse. I detta kapitel redovisas först en kort, allmän beskrivning av vald metod, därefter hur de olika tillvägagångssätten använts i arbetet specifikt.

### 2.1 Kartläggning som metod

En kartläggning beskriver en företeelse och undersöker hur många som tillämpar en viss teori eller modell (Höst, Regnell, & Runeson, 2006). Denna rapport använder kartläggning i syfte att få reda på hur många som använder sig av tonnageskatt, vad den innebär samt om den i sin nuvarande utformning kommer att gynna svensk sjöfart.

Kartläggningen för detta arbete har skett med hjälp av litteraturstudier och intervjuer. Med hjälp av dessa tillvägagångssätt har relevant fakta kunnat tas fram. Genom intervjuer har respondenterna fått redogöra för deras rederiers val av skattesystem, deras åsikter kring dessa och hur de ser på den svenska tonnageskatten. Det som presenteras i bakgrund, teori och resultat är den fakta som framkommit genom kartläggningen.

Eftersom att det är en stor och internationell bransch kan inte studien vända sig till alla segment och individer som har koppling till sjöfarten i Sverige utan ett urval i enlighet med studiens avgränsningar har gjorts. Därefter har samtliga rederier som passar in i detta urval kontaktats för att genomföra intervjuer.

#### 2.1.1 Litteraturstudie

För att ge läsaren den insikt och kunskap som krävs för att kunna förstå vad som har lett fram till dagens läge för den svenska sjöfarten har det varit viktigt att presentera en gedigen bakgrundshistoria. Det samma gäller de svar som har kommit fram i intervjuerna. För att till fullo förstå resultatet redogör därför teoriavsnittet förutsättningarna och de skattemässiga regler som gäller för tonnagebeskattning.

Datansamlingen för bakgrund och teori har främst skett genom litteraturstudier från artiklar, facktidningar och lagtexter från internet. Då det inte har skrivits så många böcker eller vetenskapliga artiklar i ämnet begränsar detta studiens inhämtning av fakta till andra tillförlitliga källor. Resultat och diskussion baseras till stor del av innehållet från de intervjuer som gjorts med nyckelpersoner inom olika rederier, myndigheter och branschorganisationer.

Författarna Höst, Regnell och Runesson (2006) ger fem frågor som är viktiga att ställa vid val

av källa:

- Är materialet granskat och i så fall hur och av vem?
- Vem står som garant för trovärdigheten?
- Är undersökningsmetodiken trovärdig?
- Är resultaten framtagna i ett sammanhang som är relevant för mina frågeställningar?
- Har resultaten blivit bekräftade eller lett till erkännande och blivit refererade i andra trovärdiga sammanhang? (Höst, Regnell, & Runeson, 2006)

Genom att applicera ovanstående frågor under arbetets gång har varje ny informationskälla noga övervägts. Då mycket av den faktan som studien baseras på kommer från internet har det varit särskilt viktigt att vara källkritisk. Internet som källa är bra då nya uppdateringar och nyheter läggs upp direkt. Det är också en lättillgänglig källa för information med text från alla världens hörn. Dessvärre är utbudet om tonnageskatt i vetenskapliga publikationer mycket begränsat, än mer begränsat när det gäller svensk tonnageskatt. En trolig anledning till detta kan vara det faktum att företeelsen med tonnageskatt i Sverige är så pass ny. Även tillförlitlig data och statistik över ämnet är svår att komma över, mycket till stor del på grund av att den typen av data ännu inte har publicerats. De propositioner och lagar som arbetet tar del av är en trovärdig källa då det är Sveriges regering som står bakom källan.

Även artiklar från facktidningar och information från branschorganisationer bör anses som granskat och trovärdigt eftersom dessa vänder sig till en stor publik där företag, skolor och andra branschspecifika segment tar del av informationen. Genom dessa källor uppdateras aktuell information och nyheter relativt snabbt. Det är därför en viktig informationskälla att ha med i arbetet då det är relevant för de forskningsfrågor som studien vill svara på. Branschorganisationen *Svensk Sjöfart*, deras tidsskrift *Sjöfartstidningen* och andra sjöfartsrelaterade magasin är underlag till mycket av den faktan som presenteras i arbetet.

Andra betydelsefulla representanter för arbetet har varit svenska myndigheter som hanterar sjöfartsfrågor. Skatteverket och Transportstyrelsen är exempel på myndigheter som har bidragit till väsentlig fakta i arbetet. Trovärdigheten i dessa källor är att anses som mycket hög och de båda ger tyngd till studien.

I den mån det har gått har författarna alltid försökt gå tillbaka till ursprungskällan i en text via referenslistan för att på så sätt försäkrat sig ytterligare om trovärdigheten. Genom ett selektivt urval har källorna granskats och sedan har de som ansetts vara mest aktuella och betrodda valts ut.

### **2.1.2 Definition av begrepp**

Under inhämtningen av material och utformandet av arbetet har ett behov av att definiera vissa begrepp uppkommit. Dessa begrepp presenteras i definitionslistan. Ett begrepp som varit särskilt viktigt att få klarhet i, då det är det frågeställningen syftar till, är ”svenska handelsflottan”. Begreppet förekommer ofta i det material som genomgått och har inte alltid



samma innebörd. För läsarens information åsyftas med ”svenska handelsflottan” i denna text både den svenskflaggade handelsflottan och den utlandsflaggade svenska handelsflottan.

## **2.2 Intervjuer**

Antalet rederier som är aktuella för den svenska tonnageskatten är relativt litet och därför valdes intervjuer som metod för att nå dessa. För att tillgodose en intervjuers kvalitet och träffsäkerhet finns det ett antal strategier att välja mellan. De tre former som diskuteras av Höst, Regnell och Runesson (2006) är ”strukturerade”, ”halvstrukturerade”, samt ”öppna” intervjuer. Skillnaden mellan dessa kan övergripande beskrivas i vilken mån de intervjuade har möjlighet att leda samtalet, där den strukturerade ger minst möjlighet och den öppna mest. Anledningen till att välja en typ av struktur beror på vilken typ av frågor som ska besvaras, kvantitativa eller kvalitativa.

Då den svenska rederinäringen består av rederier vars storlek, flotta och huvudsakliga transporterade godstyp skiljer sig åt antogs att tonnageskatten skulle påverka dem olika. För att kunna belysa vad som gör att olika rederier ser på ett visst sätt på tonnageskattens införande genomfördes semistrukturerade intervjuer. Genom att låta de intervjuade komma med egna tankar och idéer, samt att kunna ställa relevanta följdfrågor, ges även en djupare förståelse för vad som krävs för att just det rederiet ska välja att flagga svenskt.

För att få en uppfattning om hur de intervjuade representanterna tolkade de frågor som diskuterades bads de att definiera den svenska handelsflottan. Detta för att tidigt reda ut de begrepp som används och på det sättet få resultat som går att jämföra.

De intervjuer som hölls för denna studie genomfördes muntligen i fysiska möten mellan författarna och respondenterna, men också via mail. Alla muntliga intervjuer spelades in med hjälp av mobiltelefon och datorer. Ljudinspelningarna har sedan transkriberats och därefter har de delar som varit relevanta för arbetets frågeställning valts ut och presenterats i arbetets resultat.

Nyckelpersonerna inom de fyra rederierna som har intervjuats, samt de övriga kontakterna, har alla muntligen och i skrift godkänt att deras fullständiga namn får lov att användas i arbetet. Likaså godkändes att de rederier, myndigheter och organisationer de representerar får framgå i texten samt att citat får lov att användas. Frågorna som har använts i intervjuerna finns att finna i bilaga 1.

### **2.2.1 Urval av respondenter**

För att säkerställa intervjuers validitet krävs att det görs ett urval. Detta för att säkerställa att rätt respondent ställs rätt frågor (Höst, Regnell, & Runeson, 2006).

I första skede gjordes ett urval bland svenska rederier och organisationer knutna till den svenska rederinäringen i enlighet med rapportens avgränsningar. Därefter gjordes ytterligare

ett urval kring vem eller vilka inom vald organisation som skulle kontaktas för att uppnå hög validitet i intervjuernas resultat. Samtliga av dessa kontaktades för intervju. En sammanställning av de kontaktade respondenterna som har kunnats nås för intervju presenteras nedan.

Företag/myndighet/organisation	Namn	Titel
Stena AB	Mats Carlsson <sup>1</sup>	Head of Tax
Rederi AB Donsötank	Lilian Johnsson <sup>2</sup>	Financial manager
Rederi AB Donsötank	Ingvar Lorensen <sup>1</sup>	Managing director
Furetank Rederi AB	Pär Karlsson <sup>2</sup>	Financial manager
Rederi AB Uman	Björn Holm <sup>1</sup>	Management
Svensk Sjöfart	Pia Berglund <sup>3</sup>	Vice VD
Skatteverket	Mats Hohner <sup>3</sup>	Skattehandläggare
Transportstyrelsen	Adam Rytthammar <sup>3</sup>	Jurist

*Tabell över de personer som har utfrågats.*

*1 Muntlig intervju*

*2 Muntlig intervju och mail*

*3 Mail*

## **2.2.2 De intervjuade rederierna och organisationerna**

Nedan följer en kort presentation av de respondenter som kunnat intervjuas. Skatteverket och Transportstyrelsen har i första hand intervjuats för att kunna tillgodose tillräcklig bakgrund för arbetet. Information från dessa presenteras huvudsakligen i kapitlet Bakgrund och Teori.

### **2.2.2.1 Stena AB**

Stena AB är ett multinationellt företag som kontrollerar 168 fartyg inklusive nybyggen. Deras svenskflaggade flotta består av Stena Lines färjor. De har inte ansökt om svensk tonnageskatt.

### **2.2.2.2 Rederi AB Donsötank**

Donsötank är ett västsvenskt tankrederi som äger sex svenskflaggade fartyg i storleken 20-25 tusen ton. De har inte ansökt om svensk tonnageskatt.

### ***2.2.2.3 Furetank Rederi AB***

Furetank är ett västsvenskt tankrederi som har färöisk flagg på sina fartyg med undantag av ett fartyg som har svensk flagg. Rederiet ingår i ett samarbete tillsammans med Rederi AB Älvtank och Thun Tankers som kallas för Gothia Tanker Alliance. Furetank har inte ansökt om svensk tonnageskatt.

### ***2.2.2.4 Rederi AB Uman***

Uman är ett rederi baserat i Blekinge som mestadels fraktar torrbulk i kustfart. De har inga svenskflaggade båtar och har inte ansökt om svensk tonnageskatt.

### ***2.2.2.5 Svensk Sjöfart***

Svensk Sjöfart, tidigare Redarföreningen, är de svenska rederiernas branschorganisation. De för redarnas talan i förhandlingar med regering och andra parter.

### 3 Bakgrund

För att få insikt i hur situationen för den svenska sjöfartsnäringen ser ut idag och för vad som lett fram till införandet av den svenska tonnageskatten krävs förståelse för historien, samt för dagsläget i Sverige vad gäller yttre påverkningar, regelverk och redan införda stödåtgärder.

I bakgrundskapitlet redogörs för vad som under åren påverkat svensk sjöfart genom underrubriken Historiskt perspektiv. Under rubriken Fartygsregistrering går att finna vad som menas med nationalitetsbestämning av fartyg och hur det kom sig att detta började göras, samt vad som menas med att bekvämlighetsflagga fartyg och internationella register. Sist i bakgrundskapitlet finns underrubriken Införda stödåtgärder för svensk sjöfart, som redogör för viktiga stödåtgärder som införts i Sverige innan tonnageskattesystemet trädde i kraft.

#### 3.1 Historiskt perspektiv

Marco Polo, Christoffer Columbus, Vasco da Gama och Ferdinand Magellan är namnen på några av de stora upptäckarna som har bidragit till den sjöfartshistoria och världshandel vi har idag. Från 1500-talet och 500 år framåt lade Europa grunden för den världsomfattande handel och transport som präglar nutidens sjöfart. Dessa resor som upptäckarna gjorde bidrog till att sjöfarten idag är en global affärsverksamhet (Stopford, 2009, s. 13).

På 1600-talet inledde Sverige sin sjöfartskarriär när de satsade på att bygga upp ett eget handelstonnage. Tidigare skedde exporten av metall främst av holländska fartyg men nu ville svenskarna ändra på detta genom att själva exportera. Detta var starten för en sjöfartspolitik som gjorde Sverige till Europas femte största sjöfartsnation i slutet av 1700-talet (Muller, 2016). Svensk sjöfart minskade långsamt under 1800-talet då övergången från segel till ångfartyg gick mycket trögt. Övergången var gemensam för världens flottor som tampades med ineffektiva ångmotorer samt med mängden kol som behövdes bunkras och som stal faktiskt lastutrymme. Genom diverse moderniseringar försvann ångfartygen och ersattes med dieselmotorer samt segel som kom tillbaka som framdrivningsmedel (Muller, 2016).

Sjöfarten fortsatte att dala för Sveriges del under första världskriget. Sverige förklarade sig neutralt men trots detta led landet svårt av kriget. Totalt förlorades 260 fartyg som förläste på grund av minor och annat krigsmaterial som efterlämnats av de krigsförande länderna. Under krigets början låg hela den svenska flottan till kaj då läget var så pass osäkert men sjöfarten kom igång efter en tid då regeringen införde en krigsförsäkringskommission. Kommissionen garanterade de svenska redarna ersättning om deras fartyg skulle bli utsatt för krigsskador. Detta ingav redarna tillräckligt med trygghet så att de vågade skicka ut sina fartyg till havs igen. Krigsförsäkringskommissionen bidrog också till att hålla farlederna öppna vilket var viktigt för Sverige och samhället ur flera perspektiv. Flödet av import och export säkrades i och med krigsförsäkringskommissionen (Dalnäs, 2015).

### **3.1.1 *De svenska varven***

Eftersom att Sverige inte deltog i andra världskriget bevarades skeppsvarven och Sverige fick en stark internationell position. Tyskland och Japan som tidigare varit de länder som producerat mest tonnage var nu tvungna att bygga upp sin varvsindustri på nytt då kriget slagit hårt mot dessa. Det dröjde inte länge innan Japan kom ikapp Sverige även om svenskt båtbyggeri hade ett mycket gott rykte. Efterfrågan på tonnage var aldrig ett problem i Sverige men däremot fanns det inte tillräckligt med arbetskraft. Varven skrek efter personal men de tuffa arbetsförhållandena och den låga lönen gjorde att folk inte stannade särskilt länge på sin arbetsplats. Tillsammans med den tuffa konkurrensen om arbetskraft och de stränga kraven på finansiering av fartygsbyggnationer började de svenska varven att tappa anseende på den internationella marknaden (Petersson, 2016).

När lönsamheten för varven gick kraftigt nedåt gick svenska staten in och tog över större delen av industrin. För att rädda skeppsvarven infördes åtgärdsprogram som skulle underlätta den finansiella aspekten. Detta fungerade dock inte utan många varv blev nedlagda och människor förlorade sina jobb (Proposition, SFS 1977/78:174).

Idag finns inga varv för nybyggnationer kvar i Sverige utan endast några enstaka, mindre varv för underhåll och reparationer som vittnar om en tidigare stor och viktig svensk industri.

### **3.1.2 *Industrialiseringen och oljekrisen***

Under 1960-talet var tron på en lukrativ tanksjöfart mycket stor vilket ledde till att världsvarven producerade fartyg i hög hastighet. Sverige fick en stor flotta av tankfartyg och varven blev mycket skickliga på att framställa denna typ av fartyg (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012). Priset på olja var så lågt att samhällen nyttjade det som om det fanns ett evigt flöde. Uppvärmning av hus, transporter och industrier kunde försörjas dygnet runt med det svarta guldet. De som till största delen kontrollerade oljemarknaden var stora oljeföretag som styrde över transporter, efterfrågan och tillgång samt distribuering. Detta skulle dock komma att ändras drastiskt (Stopford 2009, s. 440). I oktober 1973 utbröt krig mellan ett flertal arabstater och Israel. Israel gick segrande ut ur kriget vilket ledde till att de stora oljeproducerande arabländerna såg sin chans till hämnd mot den starkt industrialiserade västvärlden. Genom att strypa tillgången på olja och chockhöja priset kunde de kontrollera världsmarknaden (Olsson, 2013). Världsmarknaden påverkades kraftigt, länder drabbades hårt av inflation och lågkonjunktur (Amadeo, 2017). I Sverige infördes ransonering av bensin vilket ledde till att människor bunkrade upp stora mängder bränsle, oljepriserna sköt i höjden och folk tvingades ändra sitt levnadsmönster (Larsson, u.å). För världsflottan innebar det att en stor del av tanksjöfarten slogs ut och många av de nybyggen som var under produktion byggdes om till att bli bulk- eller OBO-fartyg (Oil Bulk Ore-fartyg) (Sjögren, Lennerfors, & Poulsen, 2012). Sedan oljekrisens slut är det nu de oljeproducerande länderna själva som styr sin marknad. De marknadsför distributionen av olja och har nu även flertalet egna tankflottor som sköter exporten (Stopford 2009, s. 440).

För sjöfarten i världen var tiden efter oljekrisen mycket tuff. Flertalet rederier tvingades bort från marknaden genom konkurs eller genom att de tvingades frångå större investeringar och satsningar inom segmentet (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012).

### ***3.1.3 Tiden efter 1970 fram till 2000-talet***

Efter att sjöfarten legat i dvala under stora delar av 1970-talet, inbringade 80-talet desto mer hopp. I öst började Asien få en blomstrande ekonomi vilket öppnade upp för en ökad handel och transportkedja (Stopford, s.39). Sakta men säkert började sjöfarten återhämta sig. Behovet av transporter till havs ökade igenom vilket ledde till att fler fartyg byggdes och Sverige fick fler rederier (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012). Ett nytt handelsmönster uppstod när de nu tre stora industriella kontinenter skulle knytas samman (Stopford, s.39).

### ***3.1.4 Börskraschen 2008***

Hösten 2008 kom världen att drabbas av en ny global kris, börskraschen. Det var i USA som krisen startade. En enorm bolånebubbla orsakat av att bankerna lånade ut pengar till personer med låga inkomster och få ekonomiska säkerheter var en av skälen till den härdsmlta som skulle komma att drabba USA och resten av världen. Bankerna blev ansvariga för lånen när befolkningen inte kunde betala av på sina lån. Till skillnad från Sverige så kunde lånetagarna i USA "lämna in" sina hus till banken när de inte kunde amortera och på så sett bli helt fria från sina lån. Bankerna trodde starkt på teorin att huspriser alltid går upp. Så blev dock inte fallet, bankerna fick inte sålt och pengarna kom inte in. Det som började som en nationell depression spred sig till att bli en världsomfattande kollaps. Alla segment och individer blev på något sätt påverkade när kapitalismen upphörde att fungera under några kritiska dagar. För ett land som Sverige som får många av sina intäkter genom export, slog en kris som denna särskilt hårt (Ehrenberg & Ljungberg, 2011). Sverige som är ett oerhört stort exportland när det gäller järnmalm drabbades hårt när exporten till USA avstannade helt. Eftersom invånarnas privatekonomi var dålig, var efterfrågan på nya bilar rekordlåg. När bilproduktionen stod still behövdes heller ingen import av järnmalm (Scb, u.å).

Efter 2008 förlorade många personer inom den svenska sjöfarten sina jobb. Dubbelt så många blev varslade 2009 jämfört med år 2008 och den trenden har sedan dess hållt i sig (Adolfsson, 2014). Finanskrisen kom att påverka sjöfartsindustrin under en lång tid framöver. Efterfrågan på transport minskade när industri och befolkning inte längre hade råd att investera och handla varor på samma sätt som tidigare. Konsekvensen blev då att sjöfarten stannade av, behovet att skeppa varor över kontinenterna minskade så kraftigt att rederier gick i konkurs, fartygs lades upp och besättningar förlorade jobben (Blomqvist, 2009)

När förändringar sker på världsmarknaden blir också sjöfarten direkt påverkad. Att den svenska handelsflottan har minskat så kraftigt kan dock inte enbart skyllas på marknaden. Fler

faktorer som regelverk, lagstiftning och politik ligger också till grund för Sveriges minskade flotta (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012).

### 3.2 Fartygsregistrering

Under 1800-talet påbörjades en kartläggning över alla större handelsfartyg i världen av klassificeringssällskapet Lloyd's Register i London. Under mitten av 1900-talet tilldelades fartygen ett unikt id-nummer, även kallat Lloyds-nr, som följde fartyget under hela dess livstid. Detta för att kunna hålla reda på fartyg när de till exempel bytte hemland eller namn (Transportstyrelsen, u.å). Denna form av numrering går att jämföra med en människas personnummer och visade sig vara ett lämpligt sätt att fastställa äganderätt för fartyget. Genom fartygets Lloyds-nr var det möjligt att se i vilket land som fartyget var registrerat och därmed vilket lands lag som reglerade fartygets drift och beteendet hos de ombordanställda samt vilken flagg fartyget förde (Maritime New Zealand, 2016). Dessa id-nummer, utformade av Lloyd's Register, togs över av IMO (International Maritime Organisation) år 1987 och kallas sedan dess för IMO-nummer (Transportstyrelsen, u.å). Möjligheten att med det unika IMO-numret skriva in fartyget i ett lands fartygsregister, kom att bli ett sätt att ge fartyg en nationalitet och att ta det inom jurisdiktion av flaggstatslagen. Att ett land har jurisdiktion över ett fartyg betyder att fartyget och dess besättning lyder under detta lands regler och lagar (Maritime New Zealand, 2016).

Idag måste alla svenska fartyg med skrov över fem meter, som används yrkesmässigt, vara registrerade i det svenska fartygsregistret, annars får de inte användas. I Sveriges skeppslista finns uppgifter om samtliga registrerade fartyg och den ges ut en gång om året. Det är köparen som ansvarar för att fartyget registreras (Transportstyrelsen, u.å)

Hur definitionen av ett svenskt fartyg lyder ses i den svenska sjölagen (SFS 1994:1009):

*1 § Ett fartyg skall anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer.*

Att fartyget till hälften ska ägas av svenska medborgare eller svenska juridiska personer kan sammanfattas med att fartyget ska vara i svensk regi. Med svensk regi menas att fartyget ägs av ett svenskt bolag eller att den kommersiella driften sköts av ett svenskt bolag, eller dotterbolag, registrerat i Sverige. Om fartyget däremot ägs av ett svenskt bolags utländska dotterbolag räknas oftast detta som utländskt och inhyrt (Weber & Krantz, 2017).

När ett fartyg registrerats i Sveriges skeppsregister har staten vissa skyldigheter och rättigheter gentemot fartyget. Registreringen innebär ett bevis på fartygets nationalitet och den rätte ägaren till fartyget. Registreringen innebär också statens jurisdiktion över fartyget samt statens skyldighet att beskydda fartyget mot andra staters ingrepp på internationellt vatten (Falkanger, Bull & Brautaset, 2004). Dessutom innebär svensk fartygsregistrering att besättningen ombord fartyget och fartygsägaren lyder under svenska skatteregler. På svenskflaggade fartyg som är registrerade i Sverige gäller även fackliga rättigheter som

kollektivavtal, säkerhetsföreskrifter och arbetsförhållanden (prop. 1996/97:130).

År 1996 tog justitiedepartementet fram departementspromemorian Registrering av fartyg (Ds 1996:60) som redogjorde för förhållandet mellan EU-rätten och de svenska regelverken gällande registrering av fartyg. Promemorian visade på att de svenska bestämmelserna inte var förenliga med EU-rätten då denna säger att medborgare inom ett medlemsland fritt ska kunna starta upp en ekonomisk verksamhet i ett annat medlemsland. Den svenska sjölagen säger som visat ovan att fartygsregistrering i Sverige är bunden till ägarens hemvist i registerlandet och/eller måste inneha svenskt medborgarskap. Därför ledde denna promemoria fram till propositionen Registrering av fartyg (1996/97:130) som i sin tur ledde fram till att de svenska reglerna för fartygsregistrering justerades. Tillägg gjordes i sjölagen som trädde i kraft 1997 och innebar bland annat att en juridisk eller fysisk person från ett land inom EES (det europeiska ekonomiska samarbetsområdet) kan registrera sina fartyg i Sverige om fartygen används inom ramen för en ekonomisk verksamhet som har etablerats i landet (Bjelfvenstam, 2010).

### ***3.2.1 Havsrättskonventionen och begreppet genuine link***

Havsrättskonventionen är en global FN-konvention som trädde i kraft 1994 och som ersatte tidigare havsrättsliga konventioner, de så kallade Genevekonventionerna. Konventionen utarbetades då det fanns ett behov för ett gemensamt regelverk, FN:s medlemsstater emellan, som reglerade alla aspekter av marina resurser och användning av haven samt hur världens länder ska dela upp världshaven och dess resurser. Sverige har godkänt konventionen och behöver därför förhålla sig till den vad gäller nationella regelverk och bestämmelser (Havs och vattenmyndigheten, 2017).

Havsrättskonventionen påvisar att det är upp till varje enskild stat att sätta upp villkoren för fartygsregistrering samt villkoren för att fartyg ska tilldelas en nationalitet (Regeringen, 2015). Enligt konventionen är det dock förbjudet att föra mer än en flagg på ett fartyg men den sätter inte upp några hinder mot att ett fartyg finns registrerat i två fartygsregister samtidigt (Weber & Krantz, 2017)

I havsrättskonventionen från 1958, i artikel 5 andra stycket, introduceras för första gången ett krav på att det måste finnas en så kallad genuine link mellan fartyget och staten för att fartyget ska få föra statens flagg. Genuine link är det engelska uttrycket för verkligt samband och används i sammanhanget för att beskiva sambandet mellan fartyget och staten där fartyget är registrerat. I havsrättskonventionen kopplas begreppet ihop med kravet på flaggstatens utövande av jurisdiktion och kontroll i tekniska, sociala och administrativa frågor vad gäller fartyget (Coles & Watt, 2009). Men då preciseringen avslutas med att flaggstaten även ska följa allmänt accepterad internationell standard vad gäller bedömningen av huruvida det förekommer en genuine link mellan fartyget och flaggstaten eller inte, blir definitionen av begreppet vag och öppen för tolkning. Någon bättre precisering görs inte i 1982 års



havsrättskonvention varför det fortfarande är upp till de nationella rättsordningarna att bestämma vilka anknytningsmoment som ska vara relevant för ett existerande av en genuine link (Schelin, 1997).

Som nämnt ovan ska ett fartyg enligt svensk sjö rätt som ägs till mer än hälften av en svensk medborgare eller svensk juridisk person, anses vara svenskt och därmed berättigat att föra svensk flagg. Dock framgår det av den svenska sjö lagen i reglerna om avregistrering att om ett fartyg upphör att vara svenskt ska det skrivas ut ur det svenska fartygsregistret men med vissa undantag (Sjö lagen [SjöL], SFS 1994:1009). Enligt Adam Rytthammar, jurist på Transportstyrelsen, finns det i registreringsreglerna i sjö lagen inget som gör att det vare sig kan godkännas eller förbjudas för en redare att dubbelregistrera sina fartyg, det vill säga att fartyget kan förekomma i både Sveriges och ett annat lands register, om det andra landets register tillåter dubbelregistrering.

Vid den tidpunkt då ett fartyg skrivs in i det svenska fartygsregistret på Transportstyrelsen får det inte samtidigt förekomma i ett annat lands register. Dock finns det inget som hindrar att fartyget senare skrivs in i ytterligare ett register. Dessa fartyg står alltså fortfarande inskrivna i det svenska registret då det finns en genuine link till Sverige, men står dessutom inskrivna i ett annat lands register och bär därmed i allmänhet det andra landets flagga. Den enda koppling dessa fartyg har till Sverige är i regel just ägandet medan all annan form av kommersiell drift, tillsys och bemanning, styrs av det andra landet (Weber & Krantz, 2017).

Enligt Rytthammar är det vanligast att dubbelregistrering av svenska fartyg sker vid så kallad bareboat-befraktning till en utländsk befraktare som har möjlighet att registrera fartyget i ett så kallat bareboat-register i det landet. Dessa fartyg för alltså ett annat lands flagga men finns registrerade i Sveriges fartygsregister. Rytthammar menar att det inte är alla länder som har bareboat-register men exempel på ett register där vissa svenskregistrerade fartyg finns registrerade är det färöiska registret. Bareboat-registrering innebär att rättigheter, så som äganderätt och möjliga in-teckningar i fartyget är registrerade i Sverige men när det kommer till bland annat tillsyns-, behörighets- och bemanningsregler tillämpas bareboat-flaggstatens regler, menar Rytthammar.

### **3.2.2 Bekvämlighetsflagg och flagglagen**

Ända sedan 1500-talet har fartygsägare världen över registrerat fartyg i bekvämlighetsflaggstater under så kallat bekvämlighetsflagg för att komma undan högre kostnader i sitt eget land (Sjögren, Taro, Poulsen 2012). Bekvämlighetsflagg, på engelska Flag of Convenience, definieras enligt International Transport Workers' Federation (ITF, u.å):

*A flag of convenience ship is one that flies the flag of a country other than the country of ownership. For workers onboard, this can mean; very low wages, poor on-board conditions, inadequate food and clean drinking water, long periods of work without*

### *proper rest, leading to stress and fatigue*

Idag finns 35 stycken flaggstater som klassas som bekvämlighetsflaggstater enligt ITF. Dessa stater har utvecklats parallellt med offshoreverksamhet i så kallade skatteparadis vilket inneburit att nettovinstbeskattning ersatts av låga avgifter samt ingen eller försumbar skatt för besättningen. Att flagga sitt fartyg med bekvämlighetsflagg, det vill säga att registrera sitt fartyg i en bekvämlighetsflaggstat, är alltså ett sätt att komma åt lägre kostnader och begränsad kontroll av säkerheten ombord (Påhlsson, 2003).

Antalet bekvämlighetsflaggade fartyg ökade kraftigt efter år 1945 och fem år senare var 5 % av världshandelsflottan registrerad under bekvämlighetsflagg. År 1987 var siffran uppe i 32 % och år 2005 var hela 48 % av alla handelsfartyg bekvämlighetsflaggade. Denna utveckling fick konsekvenser för industrin då konkurrensen förändrades och europeiska politiker fick därför noga överväga problemet (Sjögren, Taro, Poulsen 2012).

Konkurrensproblemen gällande svenskflaggade fartyg och bekvämlighetsflaggade fartyg började uppmärksammas i mitten av 1970-talet (Bjelfvenstam, 2010). Kostnaden att ha svensk flagg var betydligt högre än att flagga sina fartyg i bekvämlighetsflaggstater och åsikter fartygsägare och arbetare emellan kolliderade (Sjögren, Taro, Poulsen 2012). Den svenska staten vidtog åtgärder i syfte att förhindra att svenska fartyg bekvämlighetsflaggades och år 1977 infördes en ny lag, lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg (1977:494), den så kallade flagglagen. Lagens syfte var att motverka att svenskägda fartyg registrerades under utländsk flagg och ur beredskapssynpunkt ansågs det angeläget att det fanns ett tillräckligt antal svenskflaggade fartyg med tillhörande svensk besättning (Bjelfvenstam, 2010). Genom denna lag var svenska fartygsägare tvungna att få tillstånd från Sjöfartsverket för överlåtelse av fartyg till utlandet, det vill säga för att få flagga ut. Lagen bidrog dock med en minskning av den svenska flottan då hela 160 fartyg tvingades säljas mellan år 1975 och 1979 (Sjögren, Taro, Poulsen 2012). Flagglagens giltighetstid förlängdes åtskilliga gånger fram till 1 januari 1990 då lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp trädde i kraft (Prop. 1991/92:64).

År 1991 beslutade dock riksdagen att avskaffa flagglagen då lagstiftningen inte helt kunnat förhindra att svenska fartyg bekvämlighetsflaggades. Dessutom ansågs lagen förhindra att svenska redare registrerade nyförvärv i det svenska fartygsregistret på grund av att flagglagen gjorde att det senare skulle vara omständigt att få till en eventuell utflaggning av fartyget (Bjelfvenstam, 2010). Det beredskapsskäl som utgjorde huvudmotivet för införandet av flagglagen 1977 ansågs inte längre utgöra samma tyngd 1991 på grund av utvecklingen som ägt rum inom sjöfartsnäringen. Vidare ansågs att flagglagen inte var möjlig att behålla i relation till ett nytt EES-avtal som stod för dörren (Prop. 1991/92:64).

### **3.2.3 Internationella register**

Att skriva in sitt fartyg i ett annat register än i det land som har äganderätten, d.v.s. att bekvämlighetsflagga sitt fartyg (International Transport Workers' Federation, u.å), blev

vanligare efter år 1945 och europeiska länder tog till olika åtgärder för att motverka detta. Ett exempel var att sätta upp internationella register för sjöfart (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012). EU försökte att skapa ett gemensamt register för alla medlemsländer (EUROS) men när Norge grundade sitt eget register, NIS (Norwegian International Register of Shipping), år 1987 följde både Danmark och Tyskland efter med sina DIS och GIS (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012). Dessa internationella fartygsregister erbjöd förmånligare skatteregler än de nationella registren (Pettersson, 2011) och konceptet med ett andra register blev därmed övervägande i Europa (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012). <sup>[1]</sup><sub>SEP</sub>

Danmark och Norge lyckades marknadsföra sina respektive länders flaggor genom sina internationella fartygsregister då fartygsägare som använder sig av ett andra register är tillåtna att anställa arbetskraft från lågkostnadsländer med lokal lönenivå. Detta gjorde att fartyg skrivna i två register kunde konkurrera mot den traditionella bekvämlighetsflaggen samtidigt som de behöll hög säkerhetsstandard (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012).

År 2010 utfärdade den svenska regeringen en rapport som skulle utreda landets konkurrenskraft samt möjligheten att införa ett liknande system som Danmark och Norge redan infört d.v.s. ett eget internationellt fartygsregister. Detta register skulle ha kommit att kallas SIS (Swedish International Register of Shipping) (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012). I rapporten övervägdes möjligheten att införa ett SIS som ett sätt att minska de operationella kostnaderna. Syftet med ett SIS sågs som ett sätt för de svenska rederierna att kunna anställa personal från lågkostnadsländer på villkor som skulle minska bemanningskostnaderna (Bjelfvenstam, 2010). Rapporten påpekade dock att ett internationellt register skulle kräva ändringar i svensk arbetslagstiftning och skulle strida mot internationella konventioner som Sverige ratificerat (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012). Det noterades också att ett sådant register, med tillhörande ändringar i arbetsrätten, möjligen skulle leda till klagomål från andra svenska segment som skulle efterfråga liknande, fördelaktiga, regelförändringar. Ytterligare en slutsats som drogs i rapporten var befarade svårigheter att inom ramen för sjöfartspolitikerna uppnå långsiktigt stabila förutsättningar med ett SIS<sup>[1]</sup><sub>SEP</sub> (Bjelfvenstam, 2010).

Idag måste alla handelsfartyg gå att finna i ett register. Registret kan vara antingen nationellt eller internationellt och valet av fartygsregister får konsekvenser på flera sätt. Den viktigaste och oftast avgörande faktorn för rederier och sjöfolk är ekonomin (Pettersson, 2011).

Sverige etablerade inte ett eget internationellt register och därför föredrog svenska rederier att fortsätta utflagga fartygsnybyggen (Sjögren, Lennerfors & Poulsen, 2012).

Angående svensk lagstiftning och fartygsregistrering går det sammanfattningsvis att säga att det finns ett nära samband mellan fartygets nationalitet, registrering och rätten att föra svensk flagg. En tydlig uppdelning av dessa kan därför anses teoretisk och egentligen överflödigt då förutsättningarna för nationalitet, flaggning och registrering oftast sammanfaller (prop. 1996/97:130).

### 3.3 Införda stödåtgärder för svensk sjöfart

När konkurrensen om världshandeln ökade i samband med att fartyg med bekvämlighetsflagg ökade allt mer började medlemsländerna inom EU införa olika stödpaket för sina länders sjöfartsnäringar. Syftet med stöden har varit att stärka den inhemska rederiverksamheten och uppmuntra redare att registrera sina fartyg under svensk flagg. För svensk sjöfart finns idag olika stöd att tillgå, dels för rederier men också för besättning. I följande avsnitt presenteras de viktigaste stödåtgärder som Sverige infört i försök att stärka den svenska handelsflottan. Detta för att få förståelse för hur situationen tidiagre har sett ut för svenska rederier samt vad för stödåtgärder som fanns att tillgå innan tonnageskattesystemet infördes i Sverige.

#### 3.3.1 Rederistöd och Internationaliseringsavtalet

Metoden att segla under utländsk flagg utnyttjades under 1980-talet för att minska operationella kostnader. Västeuropeiska sjömäns löner var betydligt högre jämfört med sjömän från lågkostnadsländer så som Filippinerna och Indien (Sjögren, Taro, Poulsen 2012).

Den svenska staten har vidtagit en serie åtgärder, både av selektiv och generell karaktär, i försök att stödja och stärka svensk sjöfart samt situationen för svenska sjömän. Rederistöd baserat på inbetald sjömansskatt utgick mellan år 1982 och 1985 (Finansdepartementet, 2006). Detta rederistöd kunde av staten beviljas svenska rederier som ägde svenskregistrerade fartyg eller de rederier som hade utlandsregistrerade fartyg men med svensk besättning. Stödet kunde ges som utvecklingsstöd eller konsolideringsstöd (Förordning om statligt rederistöd, SFS 1982:784).

I oktober 1983 träffades ett övergripande avtal mellan Sveriges Redarförening (nuvarande Svensk Sjöfart) och berörda fackliga organisationer som handlade om anställningsvillkoren när ett svenskt rederi överförde svenskregistrerade fartyg till utländsk flagg. Detta avtal kom att kallas internationaliseringsavtalet (Sjöbefälsföreningen, 2014). Ändringar i skattelagstiftningen krävdes för att avtalet skulle kunna tillämpas och riksdagen godkände (prop. 1984/85:175, bet. 1984/85:SkU59, rskr. 1984/85:351) att svensk besättning ombord utländska fartyg undantogs från skatt i Sverige om vissa krav uppnåddes. Dessa krav var att fartyget skulle gå i oceanfart och att den anställde skulle vara mönstrad ombord i minst sex månader (den så kallade 183-dagarsregeln) (Finansdepartementet, 2006).

För en svensk sjöman på ett svenskt utflaggad, eller utländskt fartyg, anges anställningsvillkoren detaljerat i så kallade utlandsavtal som träffas för varje rederi för sig och som knyter an till internationaliseringsavtalet. I skattelagstiftningen är dessa utlandsavtal kopplade till 183-dagarsregeln vilket innebär att utlandsavtalens löner är nettolöner. Utlandsavtalen anger att socialförsäkringsskyddet ska tecknas i form av ett försäkringspaket

av arbetsgivaren som ska motsvara det skydd som ges vid anställning ombord ett svenskflaggat fartyg (Sjöbefälsföreningen, 2014). En förlängning av denna skattebefrielse beslutades av riksdagen (bet. 1987/88:SkU18, rskr. 1987/88:108) fram till år 1989 och för att få nyttja skattebefrielsen behövde den svenska sjömannens arbetsgivare vara en fysisk eller juridisk person hemmahörande i Sverige. Detta betydde att kostnaden för det sociala skyddet minskade för arbetsgivaren, d.v.s. för redaren, trots att sjömannen fick oförändrat socialt skydd (Finansdepartementet, 2006).

Den svenska riksdagen beslutade år 1988 att förlänga och därmed återinföra rederistödet men denna gång mer omfattande (prop. 1987/88:129, bet. 1987/88:TU27, rskr. 1987/88:337 och prop. 1988/89:56, bet. 1988/89:TU6, rskr. 1988/89:85). Detta på grund av att trafikutskottet påtalat att den svenska handelsflottan minskat oroväckande och syftet med det utökade rederistödet var att stärka Sveriges internationella konkurrenskraft inom handelssjöfarten. I beslutet påpekades att just de höga bemanningskostnaderna hade en avgörande betydelse för hur Sveriges konkurrenskraft i fjärrfart påverkades. Därför utformades stödet till att gälla just handelsfartyg i fjärrfart och fungerade så att sjömannsskatten återbetalades samtidigt som ett bidrag till sociala avgifter betalades ut. Målet var att minska redarnas kostnad för sociala avgifter för sin besättning med hälften (Finansdepartementet, 2006).

Under året 1992 diskuterades huruvida rederistödet skulle ersättas med nya åtgärder för att stödja svensk sjöfart. Regeringen avsåg då främst införandet av ett SIS som en möjlig ersättning. Men då sjöarbetsmarknadens parter inte kunde enas i frågan infördes aldrig något SIS och rederistödet fortsatte att gälla (Finansdepartementet, 2006).

Ännu en förstärkning av det svenska rederistödet gjordes 1999 då det fortsatt var kämpigt för den svenska sjöfartsnärings. Regeringen beslutade att stödet fortsatt skulle gälla endast handelsfartyg och att stödet skulle motsvara den preliminära skatt som redaren gjort avdrag för på besättningens löner samt högst 58 000kr per årsanställd sjöman för att bidra till de sociala kostnaderna.<sup>[11]</sup> Rederistödet övergick år 2001 till ett så kallat sjöfartsstöd (Finansdepartementet, 2006).

### **3.3.2 Sjöfartsstöd**

Det sjöfartsstöd som gäller för svenska rederier idag trädde i kraft hösten år 2001 och kom som ett svar till att Danmark utvidgade sitt internationella register till att även omfatta passagerartrafik. Den svenska färjenärings påverkades påtagligt av detta men även av Öresundsbronns öppnande i juli 2000. Den största förändringen som skedde när rederistödet kom att bli sjöfartsstödet var att inte bara lastfartyg omfattas utan även passagerarfartyg (Bjelfvenstam, 2010).

Numera motsvarar det höjda sjöfartsstödet skatt på sjöinkomst och sociala avgifter inklusive den allmänna pensionsavgiften, för hela besättningen, på svenskregistrerade fartyg inom de rederier som omfattas av reglerna om sjöfartsstöd. För att ett svenskt rederi ska omfattas av sjöfartsstödet finns kriterier att uppfylla. Det ställs krav på försäkring för fartyget i fråga samt

dess drift. Fartyget ska även till största del användas i internationell fart av betydelse för svensk utrikeshandel och/eller tjänsteexport för att uppnå kriterierna. Rederiet måste också ställa utbildningsplatser ombord fartyget till förfogande för att omfattas av bestämmelserna om sjöfartsstöd. Det är Rederinämden som prövar om kraven för sjöfartsstödet uppfylls och det är även till dem som ansökan om sjöfartsstöd ska ske (Bjelfvenstam, 2010).

Det är alltså svenskflaggade fartyg klassade för sjöinkomst sysselsatta i när- och fjärrfart som omfattas av sjöfartsstödet. Med närfart menas linjefart mellan svenska hamnar utanför öppen kust eller utomskärs vid kusterna, samt linjefart mellan svensk och utländsk hamn eller mellan utländska hamnar. Närfarten utgörs till störst del av färjor och ro-pax i linjefart. Med fjärrfart avses sjöfart som inte är närfart. Fjärrfarten utgörs främst av lastfartyg (Svensk sjöfart, 2016). I förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd finns dessa kriterier och övriga regler som gäller sjöfartsstödet. Själva stödet lämnas till arbetsgivaren för kostnaderna för arbetsgivaravgifter, allmän löneavgift samt för skatt på sjöinkomst (Delegationen för sjöfartsstöd, 2017). När sjöfartsstödet ersatte rederistödet 2001 höjdes beloppen till att motsvara full kompensation för dessa kostnader (Bjelfvenstam, 2010).

Från det att sjöfartsstödet trädde i kraft och fram till årsskiftet 2004-2005 nyregistrerades 76 fartyg i det svenska registret och av dem var 40 stycken nybyggen. Under samma period lämnade ett sextiotial fartyg registret men då med en medelålder på 23 år medan nyförvärven hade en medelålder på nio år (Bjelfvenstam, 2010).

Inkomstskatten och de svenska arbetsgivaravgifterna påverkar storleken på sjöfartsstödet. År 2008 uppgick sjöfartsstödet till 1,9 miljarder kronor och samma år var nettokostnaden för alla statliga stöd till det svenska näringslivet 29 miljarder kronor. Sjöfartsstödet utgör merparten av det företags- och branschspecifika stödet i Sverige (Bjelfvenstam, 2010).

### **3.3.3 183-dagarsregeln**

Den så kallade 183-dagarsregeln innebär att svenska sjömän som seglar på utländska fartyg i oceanfart kan bli helt skattebefriade. För att ta del av denna regel krävs det att vissa kriterier uppfylls. Fartyget som sjömannen är anställd på måste i huvudsak segla oceanfart, det vill säga minst 75 procent oceanfart under ett kalenderår (Motion 2016/17:390). I förhållande till sjömannen ska fartyget även vara utländskt vilket betyder att fartyget inte kan ha svensk flagg för att regeln ska kunna nyttjas av en svensk sjöman. Sjömannens vistelse utomlands, ombord fartyget, behöver också vara minst 183 dagar under en tolv månadersperiod och arbetsgivaren ska vara hemmahörande i ett land inom EES (Skatteverket, 2017).

Eftersom att den svenskkontrollerade handelsflottan har minskat kraftigt samt att det är mycket få fartyg med svensk besättning som går på oceanfart har även möjligheterna för svenska sjömän att ta del av denna skattelättnad minskat oerhört (Motion 2016/17:390).

Enligt inkomstskattelagens (1999:1229) 3e kapitel, 12e paragrafen, beskrivs vad som avses med oceanfart:

*Med oceanfart avses*

- fart i utomeuropeiska farvatten med undantag för fart på orter vid Medelhavet och Svarta havet, på Nordafrikas västkust norr om 22 grader nordlig bredd, på Kanarieöarna och på ön Madeira, och*
- fart i europeiska farvatten norr eller väster om linjen Trondheimsfjorden*
- Shetlands nordspets, därifrån västerut till 11 grader västlig bredd, längs denna longitud till 48 grader nordlig bredd. Lag (2005:898).*

I ett förslag som lämnades in till regeringen 2016 menas att genom att ändra kravet från oceanfart till fjärrfart skulle det kunna generera upp emot 800 jobb till svenska befäl. Så som lagen ser ut idag motarbetar den de svenska rederier som skulle vilja ha svensk besättning. Svenskkontrollerade rederier välkomnar därför detta förslag då önskan att anställa svenska befäl är stor (Motion 2016/17:390).

### **3.3.4 TAP-avtal**

I samband med regeringens budgetproposition för 1999 (prop. 1998/99:1) uppmanade regeringen den svenska sjöfartens organisationer och föreningar att komma överens om åtgärder i syfte att stärka landets handelsflottas konkurrenskraft. Regeringen menade att det dåvarande rederistödet skulle höjas om arbetsmarknadens parter kunde förhandla fram konkreta avtal. Parterna enades då om att sänka kostnaderna för tillfälligt anställd personal genom speciella avtal, TAP-avtal, vilket var det som ledde till att rederistödet höjdes och övergick i det så kallade sjöfartsstödet (Bjelfvenstam, 2010).

TAP-avtal är ramavtal som innebär att svenska rederier i större utsträckning kan anställa utländsk personal till sina svenskflaggade lastfartyg i internationell fart. Besättningen ombord på dessa fartyg kan bestå av utländska medborgare för vilka särskilda villkor och kollektivavtal gäller. Dessa TAP-avtal har bidragit till att bemanningskostnaderna minskat till en konkurrenskraftig nivå för de rederier som nyttjat dem (Bjelfvenstam, 2010). Vid årsskiftet 2005-2006 var 770 st, av totalt 13 000 st, sjömän anställda enligt TAP-avtal på svenska fartyg enligt Rederinämnden. Av dessa TAP-anställda var nästan alla av filippinsk nationalitet. Sedan år 2010 har det varit möjligt för svenska rederier att ha 75 procent av sin besättning ombord sina svenskregistrerade fartyg anställda enligt TAP-avtal (Bjelfvenstam, 2010).

## 4 Teori

I bakgrundskapitlet framgår att i Sverige har fokus länge legat på att minska bemanningskostnader för anställda på svenska fartyg i försök att stärka den svenska handelsflottan. Under tiden har övriga nationer inom EU infört ett nytt skattesystem, tonnagebeskattning. År 2017 var Sverige det sista EU-landet att också införa tonnageskatt. Trots att Sverige infört olika stödpaket för rederier har den svenskflaggade handelsflottan fortsatt att minska i antal och sedan år 2006 har den minskat i både tonnage och antal fartyg. Införandet av tonnageskatten är ett försök att bryta detta mönster och åter förse fartyg med svensk flagg i aktern (Prop. 2015/16:127).

I detta kapitel presenteras den svenska tonnageskatten och hur reglerna är utformade. Ett räkneexempel som illustrerar skillnaderna mellan konventionell bolagsbeskattning och tonnagebeskattning redovisas. Vidare redogörs villkoren för att ta del av tonnageskatten och hur ett rederi ansöker om svensk tonnagebeskattning.

### 4.1 Från förslag till lag

*Regeringens mål är att Sverige ska ha konkurrenskraftiga, innovativa och hållbara maritima näringar som kan bidra till ökad sysselsättning, minskad miljöbelastning och en attraktiv livsmiljö. Konkurrensneutrala förutsättningar, harmoniserade regler och goda villkor ska bidra till att utveckla de maritima näringarna. En stärkt svensk sjöfart utgör ett viktigt verktyg för regeringens ambitioner att öka den svenska exporten till nya tillväxtmarknader samt bidra till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn.*  
(Bjelfvenstam, 2010)

Med motiveringen ovan tillsatte regeringen 2004 en utredare med uppdraget att ta reda på om ett nytt skattesystem skulle kunna införas i Sverige. Utredningen presenterades och lämnades in för betänkande i februari 2006. När regeringen 2013 lämnade in budgetpropositionen ansågs det att den utredning som lagts fram 2006 var för dålig. Förslagen var bristfälliga och utredningen undermålig. Den kunde därför inte ligga till grund för ett nytt lagförslag. En ny utredning tillsattes och återigen undersöktes möjligheterna till att införa tonnageskatt. 2015 var utredningen klar för granskning och denna gång fick utredningen godkänt (Prop. 2015/16:127). Syftet med tonnageskatten enligt regeringen i propositionen från 2015 löd:

*Syftet med att införa ett system med tonnagebeskattning är att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Med svenskflaggade fartyg ökar förutsättningarna att bevara svenskt sjöfartskunnande och möjligheterna för Sverige att vara pådrivande på internationell nivå vad gäller miljö- och sjösäkerhetsfrågor. Att bevara sjöfartskunnande och att förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport är även en del av de allmänna målen för kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Utredningen anser mot bl.a. denna bakgrund att det bör*



*införas ett krav på att en viss andel av den sammanlagda bruttodräktigheten för de fartyg som ingår i den verksamhet som ska tonnageskattas ska ha svensk flagg.*

1 januari 2017 kunde sjöfartsnäringsen i Sverige ta del av en ny skattereform, tonnageskatten (Prop. 2015/16:127).

I och med införandet av tonnageskatten har det skett ändringar i inkomstskattelagen (1999:1229) och skatteförfarandelagen (2011:1244). Det som förändrats är nya definitioner, tillägg av kapitel och tillägg av stycken. I inkomstskattelagen har ett helt nytt kapitel lagts till, kapitel 39 b. I kapitel 39 b beskrivs de särskilda bestämmelser om beräkning av viss rederiverksamhet. Det vill säga bestämmelser om hur tonnageskatt ska beräknas. I kapitlet introduceras även begreppet "kvalificerad rederiverksamhet" (Inkomstskattelagen [IL], SFS 1999:1229).

#### **4.1.1 Kvalificerad rederiverksamhet**

För att kunna ansöka om tonnageskattning krävs det att rederiet är en kvalificerad rederiverksamhet. Detta innebär att rederiet transporterar antingen gods och/eller passagerare, att fartyget har en bruttodräktighet om minst 100, att rederiet har sin ekonomiska och strategiska ledning i Sverige samt att fartygen till stor del trafikerar internationellt vatten eller brukas för nationell fart i ett annat land. Dessutom krävs det att 20 procent av fartygen i rederiet är registrerade i en stat inom EES. Med ekonomisk och strategisk ledning menas att rederiet ska ha nyckelpersoner i Sverige som fattar beslut om köp och försäljning av fartyg samt att rederiet ska ha en organisation i landet som sköter ruttplanering, den tekniska driften, frakt och provianthantering (Prop. 2015/16:127).

#### **4.1.2 Kvalificerat fartyg**

Det räcker inte att enbart rederiverksamheten är kvalificerad, även fartygen i sig ska uppfylla vissa krav för att anses vara berättigade tonnageskatt:

- *Fartyget måste ha en bruttodräktighet om minst 100*
- *Rederiet ska ha sin strategiska och ekonomiska ledning i landet*
- *Fartyget ska främst avses för fart på internationellt farvatten eller fart i ett annat land*

(Prop. 2015/16:127).

Vidare gäller att fartyget seglar övervägande på internationellt vatten eller i ett annat land för att uppfylla kraven för kvalificerat fartyg. Minst 75 % av fartygets resor under ett kalenderår skall vara utanför Sveriges territorium. Anledningen bakom detta kriterium är att regeringen anser att tonnageskattning främst ska avse de fartyg som utsätts för internationell konkurrens. Genom att lyfta fram och stötta dessa verksamheter som bedriver handel på internationellt vatten kan den svenska exporten utökas och svensk sjöfart kan konkurrera med världshandeln på lika villkor, menar regeringen (Prop. 2015/16:127).

## 4.2 Den svenska tonnageskatten

För att ta del av det svenska tonnageskattesystemet lämnar rederiet in en ansökan hos skatteverket. Att ansöka och att gå med är frivilligt och alltså upp till varje rederi att själva ta ställning till. Om rederiet inte betalar tonnageskatt gäller istället konventionell bolagskatt. Konventionell bolagskatt har en fast skattesats på 22 procent som rederiet betalar för sin vinst till svenska staten. Tonnageskatt är till skillnad från konventionell bolagsbeskattning en fast schablonskatt som är uträknad på rederiets fartygs totala nettodräktighet (Prop. 2015/16:127).

För att finansiera den svenska tonnageskatten tog regeringen fram ett förslag för hur detta skulle ske. Regeringens förslag är att ta 25 miljoner kronor från infrastrukturanslagen i form av avgifter, minska sjöfartsstödet och att räntebelägga de överavskrivningar som många rederier kommer att gå in med i det nya skattesystemet, om de väljer att ansluta. Detta förslag till finansiering har ännu inte blivit godkänt av EU-kommissionen (Bilaga 2).

För att exemplifiera hur tonnagebeskattning fungerar kontra konventionell bolagsbeskattning har följande räkneexempel beräknats. Genom ett exempel med två fartyg illustreras här deras kostnader för de respektive systemen. Exemplet tar endast hänsyn till tonnageskatt och bolagsskatt (22 procent) så inga andra kostnader förutom dessa tas upp i beräkningen. Inkomsterna för fartygen är fiktiva. I exemplet kommer rederiet att äga sina fartyg under hela året och tiden som beskattas blir då 365 dagar.

*Fartygens nettodräktighet och tiden de beskattas.*

	Nettodräktighet	Beskattningstid
Fartyg A	22 500 NT	365 dagar
Fartyg B	25 000 NT	365 dagar

*Fartygens aktuella vinst i SEK under en period på 5 år.*

Vinst	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4	ÅR 5
Fartyg A	1 500000	1 250000	1 000000	680000	1 000000
Fartyg B	2 000000	1 750000	1 050000	800000	1 300000

Tonnageskatt är till skillnad från konventionell bolagsbeskattning en skatt som är uträknad på rederiets fartygs totala nettodräktighet. För att få reda på hur stor tonnagebeskattningen kommer att bli behöver rederiet beräkna schabloninkomsten för varje fartyg. Detta görs genom att följande delar beräknas:

- Fartygets nettodräktighet
- De antal dygn som rederiet ägt eller hyrt fartyget
- Prisbasbeloppet

För att få fram nettotonnage måste först bruttonnaget räknas ut. Bruttonnage är de inneslutande ytor som finns ombord, uttryckt i enheten kubikmeter. För att sedan få fram

nettotonnage subtraheras de ytor ombord som används till annat än last. Med prisbasbelopp menas den fastställda summan som är bestämd av regeringen. Denna siffra ändras varje år i takt med inflationen. Dessa tre faktorer är de som bestämmer inkomsten som sen tonnageskatten beräknas utifrån (Skatteverket, u.å). Prisbasbeloppet för denna beräkning är det fastställda beloppet för 2018, 45 500 kronor (Statistiska centralbyrån, 2017).

För att tydliggöra skillnaderna mellan tonnageskatt och konventionell bolagsskatt har en jämförelse mellan de båda skattesystemen gjorts. Ett fartygs tonnageskatt beräknas utifrån koefficienterna under rubriken nedan. Ett fartygs nettotonnage delas upp i enlighet med hur de delas upp under rubriken nedan. Varje intervall multipliceras med den givna koefficienten som sedan multipliceras med det aktuella prisbasbeloppet. Slutligen multipliceras det med de antal dagar fartyget ska beskattas (Prop. 2015/16:127).

#### 4.2.1 Tonnageskattning

Nettodräktighetsintervall	Koefficient
0-1000 NT	0,00000214 %
1000-10 000 NT	0,00000159 %
10 000-25 000 NT	0,00000103 %
>25 000 NT	0,00000055 %

#### Fartyg A 22 500 NT:

$$1000 \text{ NT} \times 0,00000214 \% = 0,00214$$

$$9000 \text{ NT} \times 0,00000159 \% = 0,01431$$

$$12\,500 \text{ NT} \times 0,00000103 \% = 0,012875$$

$$= 0,00214 + 0,01431 + 0,012875 = 0,029325$$

- 0,029325 multipliceras därefter med det aktuella prisbasbeloppet, 45 500 kr.
- $0,029325 \times 45\,500 \text{ kr} = 1334,28$  kronor (inkomst per dag)
- Sedan multipliceras 1334,28 kronor med hur många dagar fartyget ska beskattas, i detta fall 365 dagar.  $1334,28 \times 365 = 486\,350,63$  kronor. Till sist dras den konventionella skatten på resultatet (22 %).
- **$486\,350,63 \times 0,22 = 106\,997,13$  kr. Det är denna summa som betalas som skatt varje år på fartyg A om rederiet har tonnageskattning.**

### Fartyg B 25 000 NT:

$$1000 \text{ NT} \times 0,00000214 \% = 0,00214$$

$$9000 \text{ NT} \times 0,00000159 \% = 0,01431$$

$$15\ 000 \text{ NT} \times 0,00000103 \% = 0,01545$$

$$= 0,00214 + 0,01431 + 0,01545 = 0,0319$$

- 0,0319 multipliceras därefter med det aktuella prisbasbeloppet, 45 500 kr.
- $0,0319 \times 45\ 500 \text{ kr} = 1451,45$  kronor (inkomst per dag)
- Sedan multipliceras 1451,45 kronor med 365 dagar.  $1451,45 \times 365 = 529\ 779,25$  kronor.  
Till sist dras den konventionella skatten på resultatet (22 %).
- $529\ 779,25 \times 0,22 = 116\ 551,44$  kr. För fartyg B är detta summan som betalas som skatt varje år om rederiet har tonnagebeskattning.

Om konventionell bolagsbeskattning ska tillämpas på sitt rederi gäller istället en fast skattesats på 22 procent. Denna skattesats är en fast procentsats som oavsett storlek på vinst ska beskattas. I tabell 2 nedan visas vinsten innan skatt och i tabell 3 det belopp som skattas bort varje år när bolagsskattning har tillämpats. I tabell 4 visas vad som är kvar efter skatt.

#### 4.2.2 Konventionell bolagsbeskattning

Tabell 2. Fartygens aktuella vinst i SEK under en period på 5 år.

Vinst	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4	ÅR 5
Fartyg A	1 500000	1 250000	1 000000	680000	1 000000
Fartyg B	2 000000	1 750000	1 050000	800000	1 300000

Tabell 3. Total skatt per år med konventionell bolagsskatt på 22 %

	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4	ÅR 5
Fartyg A	330000	275000	220000	149600	220000
Fartyg B	440000	385000	231000	176000	286000

Tabell 4. Nettovinst efter år 1-5 efter konventionell bolagsskatt på 22 %.

	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4	ÅR 5
Fartyg A	1 170000	975000	780000	530400	780000
Fartyg B	1 560000	1 365000	819000	624000	1014000

När både tonnageinkomsten och den konventionella bolagsbeskattningen räknats ut kan en jämförelse göras:

Tabell 6. Bs: Bolagsbeskattning, Ts: Tonnagebeskattning

	ÅR 1	ÅR 2	ÅR 3	ÅR 4	ÅR 5					
	Bs	Ts	Bs	Ts	Bs	Ts	Bs	Ts	Bs	Ts
Fartyg A	33000 0	10699 7,13	27500 0	10699 7,13	22000 0	10699 7,13	14960 0	10699 7,13	22000 0	10699 7,13
Fartyg B	44000 0	11655 1,44	38500 0	11655 1,44	23100 0	11655 1,44	17600 0	11655 1,44	28600 0	11655 1,44

I tabellen ovan syns tydligt hur ett rederi som använder sig av tonnagebeskattning skattar mindre än ett rederi som har konventionell bolagsbeskattning. Om vinsten istället skulle vara noll, skulle vanlig bolagsskattning vara en fördel då tonnagebeskattningen förblir den samma oavsett vinst (Prop. 2015/16:127).

### 4.3 Avskrivning och överavskrivning

När ett rederi investerar i ett nytt fartyg ställs höga krav på finansiering. Därför ökar kraven på att rederier ska inneha en hög likviditet, det vill säga en hög betalningsförmåga (Bilaga 2). Ett fartyg räknas som en inventarie och för sådana inventarier kan skattemässiga avdrag göras. Fartyg beräknas ha en livslängd på 25 år och när köpet går igenom görs en avskrivningsplan (Prop. 2015/16:127). Med en avskrivning menas ett sätt att fördela kostnaden av en investering över dess ekonomiska livslängd det vill säga att fördela värdeminskningen över tid (E-conomic. u.å). Värdeminskningen som sker på fartyget avgörs av den livslängd som fartyget beräknas vara en tillgång och frambringa ekonomisk framgång (Bokföringstips, 2010).

Enligt skattehandläggare Mats Hohner kan rederier till en viss del frångå den planliga avskrivningsplanen genom att göra en så kallad överavskrivning. Mellanskillnaden mellan den planliga avskrivningen och överavskrivningen hamnar längre ner i den årliga resultaträkningen, och kallas för bokslutsdisposition. Med bokslutsdisposition menas att ett företag kan, enligt de skattemässiga regler som finns, skjuta upp beskattningen av sitt resultat till ett senare tillfälle (Bokföringstips, 2010). Enligt Lilian Johnson från Rederi AB Donsötank finns denna obeskattade reserv kvar i balansräkningen och förs över till nästa år. Reserven kan fungera som en resultatutjämnare i en bransch som har stora variationer i resultat från år till år. När ett rederi ska göra en investering finns de likvida medlen, som motsvarar den latent skatten på den obeskattade reserven, kvar i bolaget och kan nyttjas till investeringen och samtidigt får företaget ett större avskrivningsunderlag i bokföringen i samband med nyinvesteringen, menar Johnson.

När ett företag går dåligt kan alltså detta använda sig av den obeskattade reserven för att få resultatet att gå från minus till noll. Reserven kan även fungera som en "fond" när nyinvesteringar i företaget ska göras, som att exempelvis köpa ett nytt fartyg. Det finns alltså

goda möjligheter för rederier att skjuta upp skatten vid nyinvesteringar och därigenom fås högre avskrivningsunderlag. Rederier har tack vare de skatteregler som finns inom konventionell bolagsbeskattning kunnat undvika att beskatta sitt resultat genom att göra investeringar i form av ökat tonnage (Bilaga 3). Genom de skatteregler som råder idag kan alltså rederier bygga upp stora inneboende skatteskulder i form av överavskrivningar (Prop. 2015/16:127).

I och med de regler som kommer med tonnageskatten kan rederier tvingas att lösa upp delar av den obeskattade reserven och därmed behöva skatta på den, om de ansluter till tonnageskattesystemet. Det skulle på sikt medföra att rederierna får minskad likviditet efter att den obeskattade reserven betalats (Bilaga 3). Regeringen har i sin proposition föreslagit att de rederier som går med i tonnageskattesystemet och som har en obeskattad reserv ska tvingas betala 1,67 procent av överavskrivningens värde vid beskattningsårets ingång. Utan denna regel skulle rederier kunna, med sina latent skatteskulder, omvandla dessa till definitiva skattelättnader vilket är något som regeringen ser mycket allvarligt på (Prop. 2015/16:127).

#### **4.4 Ansöka om tonnagebeskattning**

Om ett rederi vill tonnagebeskattas istället för att betala konventionell bolagsskatt ansöker rederiet om detta hos skatteverket. I ansökan ska en rad olika parametrar finnas med. Bland annat relevanta uppgifter om rederiet så som namn, räkenskapsår och organisationsnummer. Dessutom krävs information om den kvalificerade rederiverksamheten och om de kvalificerade fartygen. Under punkten kvalificerade fartyg ska följande vara med; fartygets namn, tillhörande registerbeteckning, IMO-nummer, om fartyget är registrerat i ett annat land tillhörande EES, fartygets bruttodräktighet samt om rederiet har sin strategiska och ekonomiska ledning hemmahörande i Sverige. Om rederiet vill att första beskattningsåret ska vara 2019 måste ansökan komma in senast fem månader innan det nya året börjat. Såvida rederiet blir godkänt för tonnagebeskattning blir de bundna i 10 år (Skatteverket, u.å).

## 5 Resultat

Detta kapitel är uppstucket så att under arbetets forskningsfrågor används underrubriker för att kategorisera huvudresultaten. I kapitlet presenteras de svar som samlats in under intervjuer med nyckelpersoner inom fyra svenska rederier och branschorganisationen Svensk Sjöfart samt information som samlats in genom datainsamling. I metodkapitlet visas att det krävs ett förtydligande av vad som menas med begreppet ”svenska handelsflottan” vilket har gjorts för denna studie genom definitionslistan. För att få djupare förståelse för de olika respondenternas svar och utgångspunkt behövdes utrymme i resultatet ges för deras definition av begreppet. Under 5.3.1 ses respondenternas definition av svenska handelsflottan.

Som tidigare nämnt i rapporten har syftet med den svenska tonnageskatten varit att stärka den svenska handelsflottan och öka andelen svenskflaggade fartyg. Från år 2001 till 2017 reducerades den svenskflaggade flottan från 254 fartyg till endast 89 stycken vilket är den lägsta noteringen på decennier (Svenska Dagbladet, 2017). Detta kapitel försöker svara på om införandet av tonnageskatten resulterat i att hejda denna utveckling, om införandet förmått rederier att flagga svenskt samt hur den svenska rederinäringen mottagit det svenska tonnageskattesystemet.

### 5.1 Hur har införandet av tonnageskatten mottagits av den svenska rederinäringen och finns det några nackdelar med tonnageskattereglerna för svenska rederier?

Tre av fyra intervjuade rederier menar att tonnageskattesystemet är så pass viktigt och avgörande att om det införts tidigare i Sverige så hade situationen för svenska handelsflottan förmodligen sett helt annorlunda ut idag. Björn Holm från Rederi AB Uman menar att grundtanken med ett tonnageskattesystem över huvud taget inte har några fördelar för familjeföretag så som de själva.

Mats Carlsson från Stena AB menar att om Sverige hakat på när andra länder, för många år sedan, införde sina tonnageskattesystem så är det inte omöjligt att Stena varit med i det svenska tonnageskattesystemet vid det här laget. Carlsson anser att införandet av skattesystemet kommer för sent i Sverige och att det nu blir svårt för en svensk rederiverksamhet, som redan har sökt sig till andra länder på grund av bättre konkurrensmöjligheter där, att flytta tillbaka sin etablerade verksamhet till Sverige och in i den svenska tonnageskatten: ”Problemet är ju att Sverige inte är först ut med tonnageskatten utan snarare långt bak i kön. Det klart att man inte kan sitta och vänta på att politiker ska införa någonting utan man måste handla och då blir det ju så att man sätter upp en verksamhet utanför Sverige. När man väl har en fungerande organisation så är det ju inte bara att stänga ner den och flytta hem till Sverige, om Sverige nu ens är hem fortfarande”.

I grunden är dock Carlsson positivt inställt till införandet av en svensk tonnageskatt och påvisar att de inom Stena AB har gjort, och fortfarande gör, beräkningar för att se om systemet skulle kunna vara lönsamt för deras rederiverksamhet.

Lilian Johnson och Ingvar Lorensen från Donsötank anser att genom att Sverige nu fått ett tonnageskattesystem så gynnas även de rederier som inte ansluter sig till systemet då de svenskkontrollerade fartygen förmodligen kommer att öka i och med införandet. De menar att svensk sjöfart och Sverige i det stora hela gynnas av fler svenska fartyg då branschen utökas och skolor blir större, vilket i sin tur leder till fler elever och mer kurser inom landet. Fler svenskflaggade fartyg är också något de tror kommer som ett resultat av skatten vilket skulle vara mycket positivt, även för de själva som rederi, då det skulle innebära att fler rederier bär upp pensionskassor, Transportstyrelsen och branschorganisationer.

Pär Karlsson från Furetank menar att tonnageskatten är så pass viktig för ett rederis överlevnad i dagsläget att om tonnageskatten införts tidigare i Sverige så hade Furetank förmodligen aldrig flaggat ut sina fartyg från första början. Avsaknaden av tonnageskattesystem i Sverige var deras huvudanledning till att de valde att lämna Sverige för tio år sedan. Han menar att ett land behöver ha tonnageskatt för att kunna konkurrera. Vid frågan om de räknat på om de svenska tonnageskattereglerna gör det mer lönsamt för rederiet än vid vanlig konventionell bolagsbeskattning blev svaret: "Man behöver inte räkna så noga, det går inte att inte ha tonnageskatt helt enkelt".

Samtliga intervjuade rederier pekar dock på att justeringar inom de svenska tonnageskattereglerna är nödvändiga för att göra systemet lönsamt och konkurrenskraftigt gentemot andra länder. Tre av fyra intervjuade rederier menar att om bara dessa justeringar genomförs så kommer tonnageskattereglerna att bli helt jämförbara och konkurrenskraftiga gentemot andra länders tonnageskattesystem, två av fyra menar att systemet då skulle vara värt att ansluta sig till.

Enligt Ingvar Lorensen förstod de på Donsötank, redan innan reglerna trädde i kraft, att systemet inte skulle komma att fungera för dem. Han menar att Svensk Sjöfart, som låg drivande i införandet, visste att tonnageskattereglerna inte skulle passa särskilt många rederier men att det viktigaste var att få igenom tonnageskatten så att krav på justeringar av reglerna kunde komma senare. Lorensen och Carlsson påvisar att Svensk Sjöfart tillsammans med svenska rederier nu arbetar på att få till förbättringar med systemet för att göra det mer flexibelt. Carlsson menar att så som tonnageskattereglerna är utformade idag är de alldeles för fyrkantiga och att det finns problem med reglerna för merparten av sveriges rederier.

Björn Holm påpekar att tonnageskatten aldrig varit aktuell för Rederi AB Uman av den anledningen att dess utformning är för de rederier som gör stora vinster: "Ett familjeföretag som oss gör inte stora vinster. Ett familjeföretag tar pengarna och investerar i nya båtar. Har



man ingen vinst så betalar man ingen skatt inom konventionell bolagsbeskattning. Så tonnageskatten skulle bli en förlust för oss”.

Branschorganisationen Svensk Sjöfart arbetar i dagsläget på att få till en mer inkluderande tonnageskatt, en så kallad tonnageskatt 2.0, som inkluderar följande punkter:

- a) Finansieringen
  - b) Fartområden
  - c) Nedre gräns på storlekar på fartyg som kan omfattas av systemet
  - d) Möjligheterna till utbefraktning på s.k. bareboat (skeppslega)
  - e) Problematiken runt överavskrivningar (obeskattade reserven)
  - f) Annat – vad skulle krävas för att färjorna skulle vilja gå in i systemet?
- Se bilaga 3.*

### ***5.1.1 Sänkning av sjöfartsstödet***

Sjöfartsstödet skulle komma att minska från 1 januari 2017 i och med införandet av den svenska tonnageskatten. Tonnageskattesystemet ska vara självfinansierande, menar Lilian Johnson, så tanken med en sänkning av sjöfartsstödet var att regeringen skulle hämta hem den förlorade inkomstskatt som införandet av tonnageskattereglerna skulle leda till. Sjöfartsstödet skulle från början minska med 2,2 procent vilket sedan ändrades till en procent. Ännu har inte en sänkning av det svenska sjöfartsstödet blivit realitet då förslaget tagit stopp i EU-domstolen (Bilaga 2).

Svensk Sjöfart menar att det svenska tonnageskattesystemet kan anses vara överfinansierat då förslaget utgick från att det redan år 2017 skulle finnas 23 rederier och 84 fartyg i systemet. De menar att det kommer att ta lång tid innan så många som 23 rederier anslutit sig och att under överskådlig tid behöver egentligen ingen finansiering alls av andra medel göras av systemet. Sänkningen av sjöfartsstödet för att finansiera tonnageskatten innebär en kontraproduktiv åtgärd mot målet att stärka den svenska handelsflottans konkurrenskraft, anser Svensk Sjöfart.

Ingvar Lorensen menar att det varit väldiga diskussioner kring sänkningen av sjöfartsstödet och att en för stor sänkning skulle leda till att hela den svenskflaggade flottan skulle haverera. Johnson förtydligar att det ju bara är rederier med svenskregistrerade fartyg som har rätt till sjöfartsstöd och därmed blir endast svenskflaggade rederier påverkade av en sänkning av sjöfartsstödet. Hon menar att vid en sänkning av stödet skulle tonnageskattesystemet komma att finansieras av de svenskflaggade rederierna som då skulle komma att missgynnas gentemot de rederier med andra europeiska nationaliteter som eventuellt ansluter sig till det svenska tonnageskattningssystemet.

Björn Holm från Rederi AB Uman förklarar att då det aldrig varit aktuellt för dem att ansluta sig till ett tonnageskattningssystem valde de att flagga ut sitt sista svenskflaggade fartyg i och med införandet av tonnageskatten i Sverige då de fick reda på att sjöfartsstödet skulle minska: ”Att i sig ansluta till tonnageskatten skulle bli en förlust för oss men nu blev det en förlust ändå, trots att vi inte ansluter, på grund av att de ska sänka sjöfartsstödet”.

### ***5.1.2 Nackdelar med tonnageskattereglerna enligt svenska rederier***

Nedan följer de regler inom det svenska tonnageskattesystemet som tre av fyra intervjuade rederier anser måste justeras innan systemet kan bli aktuellt att ansluta sig till. Enligt Karlsson är det största problemet för Furetank att ett rederi som ansluter sig till tonnageskattesystemet måste börja skatta på sin så kallade obeskattade reserv. Han anser också att regeln som säger att rederiets flotta max får trafikera 25 procent inom svenskt vatten under ett år skulle vara ett problem, men det viktigaste för Furetank är att regeln gällande överavskrivningar, så kallade obeskattade reserver, justeras. Johnson och Lorensen är eniga med Karlsson men anser att problemet med krav på max 25 procent närfart också är avgörande för att Donsötank inte kan ansluta sig till systemet så som det är utformat idag.

Förutom problemet med att behöva skatta på sin obeskattade reserv ser Carlsson ett stort bekymmer med de svenska tonnageskattereglerna. Han menar att det borde vara möjligt för ett rederi att ansluta ett visst antal av rederiets fartyg, det vill säga en viss del av den kvalificerade rederiverksamheten. Som det ser ut idag så skulle alla kvalificerade fartyg inom den kvalificerade rederiverksamheten behöva ansluta vid ett inträde till tonnageskattesystemet vilket är problematiskt för stora företag, menar Carlsson.

#### ***5.1.2.1 Tio års uppbindningstid i kombination med kravet på 75 procent utrikestrafik***

Samtliga intervjuade rederier är enade om att kriteriet för kvalificerat fartyg och kvalificerat rederi som säger att ett fartyg som, genom sitt rederi, är anslutet till den svenska tonnageskatten måste trafikera 75 procent av sina resor under ett år på internationellt vatten är problematisk. Speciellt problematisk blir den regeln i kombination med att ett rederi som ansluter sig till tonnageskattesystemet gör det under tio års tid.

Lilian Johnson menar att för Donsötank, som det ser ut i dagsläget, är ”max 25 procent närfart-regeln” inget problem men i kombination med att rederiet skulle binda upp sig för tonnageskattning under tio år, om de väljer att ansluta sig, skulle den bli ett problem: ”Man kan säga att vi inte vågar gå in, för man vet ju inte. Vi kanske får en charter på svenska kusten och då får vi säga nej till den för att vi är med i tonnageskattesystemet och det funkar ju inte. Jag kan ju inte veta vad som händer om tio år, det är jättelång tid”.

Ingvar Lorensen förstärker Johnsons ord med att påpeka att svenska rederier som till exempel använder sig av dansk flagg och det danska tonnageskattesystemet får köra hur mycket som helst inom Sverige. Han menar att hade dessa rederier valt att gå in i det svenska systemet istället så skulle de vara tvungna att sluta med merparten av sin trafik på Sveriges kust.

Pär Karlsson påvisar att "max 25 procent närfart-regeln" blir ett orosmoln för just det svenska tanksegmentet inkluderat Furetank. Han menar att de inte har tio års långa kontrakt med någon och att om en kund då plötsligt väljer att lägga en annan rutt så är rederiet bakbundet inom de svenska tonnageskattereglerna om de då skulle komma upp i 25 procent inrikestrafik.

Mats Carlsson menar att kravet på minst 75 procent utrikestrafik blir ett problem för de segment vars fartyg har föränderliga rutter, så som tanksegmentet, men menar också att offshoreverksamheten blir lidande. Han exemplifierar med ett rederi som har servicebåtar ute vid vinkraftverk och anser dessutom att det blir problematiskt att kvalificerade fartyg behöver ha ett visst bruttotonnage. "Sjöfart som sjöfart" säger han, och tycker att det är synd att mindre, svenska rederier som har både kvalificerade fartyg och icke-kvalificerade fartyg med avseende på tonnage, också ofta trafikerar mycket inrikes och att de därför drabbas extra hårt av "25 procent närfart-regeln".

Björn Holm ställer sig undrande till hur tonnageskattereglerna kan innehålla samma krav som tidigare ställdes på rätten till att få sjöfartsstöd. Han förklarar att en av Rederi Ab Umans fartyg för ungefär åtta år sedan trafikerade mellan Mälaren och Norrköping under en längre tid och att de då fick uppgifter om att fartyget hade uppfyllt sin kvot om färdade resor inom Sverige och att rederiets sjöfartsstöd skulle dras in om fartyget fortsatte på samma trad: "Vi fick ta vårt svenskflaggade fartyg och skicka bort till Ryssland. Vi fick istället ta in ett av våra dåvarande gibraltarflaggade fartyg och köra svenskt spannmål på svensk kustfart för att inte mista sjöfartsstödet".

Holm menar att denna regel gällande sjöfartsstödet fick regleras och anser att det faktum att samma regel nu införs som ett kriterium för att kunna ansluta sig till tonnagebeskattning är helt befängt. Han menar att samma misstag nu repeterats trots att det finns facit för hur det gick med regeln för sjöfartsstödet.

#### ***5.1.2.2 Skatta på överavskrivningar och kravet på att växa eller bibehålla flottans tonnage***

Enligt Lilian Johnson, Ingvar Lorensen och Pär Karlsson är den mest avgörande faktorn för att deras rederier inte i dagsläget kan ansluta sig till det svenska tonnageskattesystemet kravet på att börja skatta på sin obeskattade reserv. De menar att inom det nuvarande, konventionella bolagsbeskattningssystemet gör icke-börsnoterade rederier så att de i regel inte plockar ut sina

vinster. Istället tar de sin eventuella vinst det år som det går bra för rederiet, eller det år då de sålt fartyg med vinst, och sätter in den vinsten på sina avskrivningsplaner för rederiets fartyg. Detta kallas för en överavskrivning och fungerar som en buffert, en fond, en obeskattad reserv, som rederiet kan plocka fram för att använda sig av under de år som det går sämre för rederiet. Johnson menar att eftersom att skatten skjuts upp bibehålls likviditeten och kan därmed även användas vid investering i nytt fartyg. Karlsson menar att den obeskattade reserven är en latent skatt som i realiteten aldrig kommer att bli någon skatteintäkt eftersom att rederiet hela tiden köper nya fartyg för reserven vilket då istället leder till en ny avskrivningsplan och därmed också en ny överavskrivningsmöjlighet. Björn Holm är enig om att detta är ett problematiskt krav inom den svenska tonnageskattningen men menar att just eftersom att någon vinst sällan plockas ut inom familjeägda rederier så är heller inte den konventionella bolagsbeskattningen ett problem.

Johnson påvisar att när ett rederi ansluter sig till det svenska tonnageskattesystemet måste det börja skatta 1,67 procent årligen i ränta på beloppet av den obeskattade reserven som rederiet samlat på sig. Dessutom menar hon, ska ett rederi enligt de svenska tonnageskattereglerna växa i tonnage eller bibehålla det tonnage som rederiet hade när det anslöt sig till tonnageskattesystemet, annars måste rederiet plocka fram 25 procent av sina överavskrivningar som en intäkt för att sedan skatta 22 procent av det. Lorensen stryker under Johnsons ord med att poängtera att dessa regler drabbar äldre rederier extra hårt då dessa hunnit bygga upp stora obeskattade reserver. Lorensen förklarar att enligt de nuvarande, svenska tonnageskattereglerna ska den EU-flaggade flottan inom rederiet växa i tonnage under fem år, om rederiet ansluter sig till systemet. Om så inte sker måste rederiet betala denna straffavgift på sin överavskrivningsreserv. Johnson förtydligar med ett exempel: ”Just nu har vi sex fartyg och två utav dem är på 25 tusen ton vilket är lite i överkant mot vad vi haft innan då vi legat på 20 tusen ton. Nu var det så att vi köpte dessa två lite större på grund av att de råkade vara till salu och passade in i vår flotta. Om vi skulle byta ut dessa två fartyg måste vi alltså köpa ännu större fartyg, eller lika stora, även fast vi kanske skulle vilja gå tillbaka till 20 tusen ton”.

Donsötank skulle i framtiden kunna komma att minska sitt tonnage men ändå öka sin flotta från sex något större fartyg till exempelvis åtta stycken lite mindre, menar Lorensen. Om dessa åtta fartyg skulle ha mindre sammanlagt tonnage än vad deras flotta har i dagsläget skulle det inte gå stick i stäv med de nuvarande tonnageskattereglerna och de skulle då behöva betala straffskatt på sin överavskrivningsreserv. Johnson menar att ett rederi kan växa på olika sätt. Hon menar att åtta mindre fartyg bland annat skulle generera fler arbetstillfällen och att regeln som säger att rederiets flotta måste växa i tonnage därför är för snäv. Lorensen håller med och poängterar att om ett rederi skulle gå från sex fartyg till åtta skulle kunna klassas som att växa, fast ur ett annat perspektiv.

Johnson förklarar att när det går dåligt för svenska rederier, som det nu gjort i sju års tid sedan 2012 då så många flaggade ut, använder sig rederier av sin överavskrivningsreserv vilket gör

att den minskar. Sedan när resultaten går upp igen ökar denna så kallade fond då vinsten förs in som en extra stor avskrivning, en överavskrivning. Hon menar att det är den här fonden, eller överavskrivningsreserven, som de har med sig som en ryggsäck, som gör att de inte vågar gå in i tonnageskattesystemet just för att den skulle bidra med höga skattekostnader.

Karlsson poängterar att det blir problematiskt att rederier inom konventionell bolagsbeskattning inte behöver skatta på sin överavskrivningsreserv men inom tonnageskattningssystemet skulle de bli tvungna till att göra det, utöver den framberäknade schablonskatten på flottans tonnage. Han menar att det blir tårta på tårta.

Mats Carlsson är enig med övriga rederier om att det är ett problem att behöva plocka fram och skatta av rederiets obeskattade reserver vid ett inträde till det svenska tonnageskattesystemet istället för att, vid behov och rätt tidpunkt, plocka fram pengarna för att köpa ett nytt fartyg. Han påpekar även att det är problematiskt att det, i princip, enligt de svenska tonnageskattereglerna inte är möjligt att bareboat-hyra ut ett av sina anslutna fartyg i och med att detta fartyg då skulle upphöra att vara kvalificerat fartyg vilket skulle resultera i minskat totalt tonnage vilket i sin tur skulle leda till straffavgifter för rederiet. Carlsson menar att det heller inte skulle vara gynnsamt att låta ett fartyg hoppa ut och in ur tonnageskattesystemet i och med att fartyget skulle vara kvalificerat ena stunden, och sedan vid bareboat-uthyrning inte vara det, i och med att vid varje inträde i systemet så ska överavskrivningarna plockas fram för beskattning. Han menar att bareboat-uthyrning av fartyg är ett sätt att utnyttja alla fartyg så mycket som möjligt beroende på hur marknaden ser ut och vad kunderna vill ha och att det skulle vara bekymmersamt att behöva passa sig för kvalificeringsreglerna just på grund av straffpåföljden som skulle kunna bli stora summor pengar.

### ***5.1.2.3 Kravet om att ansluta hela den kvalificerade rederiverksamheten***

Mats Carlsson, som representerar ett stort företag med många olika typer av rederiverksamheter, visar på problemet med det svenska tonnageskattesystemet gällande anslutning av den kvalificerade rederiverksamheten. Han menar att det hade varit fördelaktigt om systemet tillät att en viss sorts rederiverksamhet inom rederiet kunde anslutas, det vill säga en del av företagets totala kvalificerade rederiverksamhet. Carlsson jämför med Danmarks system där det är möjligt att till exempel ansluta tankverksamheten men exkludera färjesidan eller tvärtom, vilket alltså inte är möjligt i Sverige. Han menar att i Sverige så måste företaget som ska ansluta sig till tonnageskattning flytta in hela den aktivitet och kvalificerade verksamhet som finns i Sverige, både moderbolag och dotterbolag, och som är skattepliktiga i Sverige. Carlsson påvisar att om Stena skulle gå in i det svenska tonnageskattesystemet så skulle all sjörelaterad verksamhet som företaget har i Sverige vara tvunget att flyttas in, trots att de ligger i olika bolag. I Danmark, menar han, går det att plocka in en av dessa verksamheter och ha övriga verksamheter kvar i konventionell bolagsbeskattning. Han menar

att om dessa krav ändrades så skulle chanserna att Stena anslöt till tonnageskatten öka i och med att då skulle de kunna ansluta ett av sina segment, som passar sig för tonnagesbeskattning. Carlsson menar att till exempel färjesegmentet inte lämpar sig för den svenska tonnagesbeskattningen, så som systemet ser ut i dag, då intjäning ombord färjorna inte räknas som kvalificerad rederiverksamhet. Kravet på att ansluta hela sin verksamhet på en gång gör att det kommer att ta tid för stora företag att räkna på om systemet verkligen är gynnsamt, menar han. Det svenska tonnageskattesystemet skulle också behöva visa sig vara mer lönsamt än det system som företaget redan är i för att det skulle vara värt för företaget att rota upp den etablerade verksamhet och struktur som redan finns för att välja den svenska tonnageskatten.

## **5.2 På vilket sätt har införandet av tonnageskattesystemet påverkat den svenska handelsflottan och vilka andra faktorer påverkar huruvida rederier väljer att flagga svenskt?**

### ***5.2.1 Den svenska handelsflottan***

Björn Holm anser att den svenska handelsflottan består av endast svenskflaggade fartyg och att de fartyg som är svenskägda men med annan flagg inte hör dit. Han menar att om alla svenskägda fartyg, eller fartyg som är chartrat av svenskt rederi, räknas dit blir det alldeles för många och ger en missvisande bild. Rederi AB Umans alla fyra båtar är svenskregistrerade i grunden men är sedan bareboat-chartrade ut till rederiets dotterbolag på Färöarna, där fartygen bemannats, för att sedan hyras tillbaka till Sverige, förklarar Holm och menar att dessa fartyg då inte bör räknas till den svenska handelsflottan då de inte för svensk flagg i aktern.

Pär Karlsson är av en annan åsikt och menar att alla fartyg som har ett svenskt ägande på något vis räknas in i den svenska handelsflottan. Han framhäver att detta är en vedertagen tolkning av vad som är svenskt i olika sammanhang.

Ingvar Lorensen tyckte förr att den svenska handelsflottan bestod av endast svenskflaggade fartyg. Nu menar han att begreppet "svenskkontrollerade handelsflottan" är det nya "svenska handelsflottan" och att den svenskkontrollerade handelsflottan består av omkring 400 fartyg. Lilian Johnson instämmer med Lorensen men påpekar att i statistik när det pratas om till exempel tonnageskattesystemet och rätt till sjöfartsstöd så är det svenskflaggat som räknas och att antalet svenskflaggade fartyg nu är uppe i 86 fartyg. De båda menar också att när media skriver om "den svenska handelsflottan" så syftar de på just svenskflaggade fartyg men att människor som är insatta i sjöfartsbranschen ser lite mer nyanserat på begreppet. Johnson förtydligar att svenska rederier har mycket gemensamt så som elevansvar och samma förutsättningar vid kreditbedömningar så länge fartygen är svenskkontrollerade, oavsett flagg.

Mats Carlsson menar att det väl knappast finns två personer som definierar den svenska handelsflottan exakt likadant. Han frågar sig om ens Stena är ett svenskt rederi, trots att två

tredjedelar av ägarfamiljen bor i Sverige, då verksamheten har fler anställda och fler fartyg utanför, än i, Sverige. Carlsson menar att ett bolag kan äga ett fartyg med brittisk flagg och hyra ut det till en engelsman men ändå skatta det bolaget 100 procent i Sverige. Han menar att flaggen och beskattningslandet inte alltid går hand i hand och att det finns så många dimensioner vid nationalitetsbestämning.

Pia Berglund menar att Svensk Sjöfart skiljer på svenskkontrollerade och svenskflaggade fartyg och att det är de svenskflaggade fartygen som normalt utgör svenska handelsflottan. Svensk Sjöfart använder sin statistik från Delegationen för Sjöfartsstöd för att bestämma detta tal. Enligt Delegationen för sjöfartsstöds värden från december 2017 består den svenskflaggade handelsflottan med rätt till sjöfartsstöd av 87 stycken fartyg, varav 60 i fjärrfart och 27 i närfart.

### ***5.2.2 Tonnageskattens påverkan på svenska handelsflottan***

I tonnageskatteutredningen ansågs 33 stycken svenska rederier vara kvalificerade att ansluta till tonnageskattesystemet. Dessa rederier hade sammanlagt 125 kvalificerade fartyg med ett totalt nettotonnage på 1,1 miljoner (Tilegrim, 2017). Enligt skattehandläggare Mats Hohner på Skatteverket har tonnageskattesystemets införande dock lett till att bara ett fåtal rederier valt att träda in i systemet. I skrivande stund har tre rederier ansökt om svensk tonnagebeskattning men vilka dessa rederier är nämns inte då den informationen inte lyder under offentlighetsprincipen, enligt Hohner. Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA (WWL ASA) har dock själva gått ut med att de är ett av dessa tre rederier men tyvärr har de inte kunnat nås för intervju. Pia Berglund menar att verksamheten inom ett rederi som Wallenius passar bra för hur de nuvarande svenska tonnageskattereglerna är utformade då rederiet trafikerar lastfartyg i internationell fart.

Branschtidningen Sjöfartstidningen rapporterar att WWL ASA kommer att ansluta en del av sin rederiverksamhet till det svenska tonnageskattesystemet i och med den 1 januari 2018 då företaget anser att systemet är konkurrenskraftigt. Samtliga tio fartyg som ingår i deras kvalificerade rederiverksamhet som ska ansluta sig till tonnageskattesystemet har svensk flagg. ”Det ligger i linje med andra europeiska tonnageskatteregler. För oss är det också viktigt att Sverige är politiskt väldigt stabilt och tonnagebeskattningsordningen ger stabila och bra förutsättningar för oss som företag” säger Anna Larsson, Corporate Communication & CSR på WWL ASA (Sjöström, 2017).

I Sjöfartstidningen gick även de tre svenska rederierna Furetank, Älvtank och Thun ut med att de ska flagga in sina sex nybyggen. Älvtanks flotta är för närvarande svenskflaggad och från början var det tänkt att deras två nybyggen skulle få dansk flagg, men Christian Nilsson, VD på Älvtank, meddelar att förutsättningarna i Sverige förbättrats och därför får fartygen svensk flagg. Inget av rederierna kommer dock att ansluta sig till tonnageskatten på grund av hur systemet är utformat (Bergman, 2017). Furetank hoppas på justeringar av

tonnageskattereglerna och väljer att flagga om sina båtar från Färö till Sverige som ett första steg in i det svenska tonnageskattesystemet berättar Pär Karlsson. Han meddelar att åtminstone fem båtar kommer att flaggas svenskt från Furetank.

Tonnageskattens införande har lett till bra och långsiktiga kollektivavtal med fackförbunden, menar Berglund. Hon påvisar att det som hände efter tonnageskattens införande i Sverige var att nya attraktiva kollektivavtal blev till i april samma år och att detta sedan ledde fram till de inflaggningar som skett efter det. Enligt Berglund har tonnageskattens införande resulterat i att fler rederier väljer att se om svensk flagg är ett alternativ än innan införandet och att Sverige kanske inte vinner alla jämförelser som görs vid val av flagg ännu, men att landet nu i alla fall är med i matchen till skillnad från tidigare.

Svensk Sjöfart är nöjda med att några av de rederier som tonnageskattereglerna passar för valt att gå in i systemet. Däremot, menar Berglund, är det många av de svenska rederierna som inte gynnas av tonnageskattesystemet. Hon påvisar att de rederier vars fartyg går mer än 25 procent i svenskt vatten exkluderas från systemet vilket gör det svårt för Sveriges kusttankflotta. Berglund visar också på att färjetrafiken inte gynnas av tonnageskattesystemet då dessa inte kan räkna med sina ombordintäkter i systemet då den verksamheten inte klassas som kvalificerad rederiverksamhet.

### ***5.2.3 Faktorer som påverkar huruvida rederier väljer att flagga svenskt***

Johnson meddelar att det ska komma nya skatteregler med ränteavdragsbegränsningar, för alla företag inom EU, som kan komma att påverka svenska rederiers beslut gällande att ansluta till tonnagebeskattning. Dessa nya skatteregler härstammar från ett nytt direktiv som beslutades av Ministerrådet gällande regler mot skatteflykt. I reglerna ingår bland annat ränteavdragsbegränsningar som ett av flera verktyg mot skatteflykt och direktivet är tvingande. Reglerna ska vara införlivade i EU:s medlemsländers nationella lagstiftningar senast den 1 januari 2019 (Sveriges Allmännyttiga bostadsföretag [SABO], 2016). De nya reglerna drabbar särskilt kapitalkrävande branscher som sjöfarten då branschen innefattar höga räntekostnader, menar Johnson. Hur Sverige kommer att införliva direktivet är ännu inte fastställt men hon anser att den begränsade avdragsrätten för negativt räntenetto, med högre beskattning som följd, kommer att få konsekvenser för rederierna. Denna nya regel införs redan 2019 och hon menar att om Donsötank ansluter sig till tonnagebeskattning innan det så skulle den konventionella beskattningen vara historia för deras del och de skulle inte drabbas av problematiken med den nya EU-regeln gällande ränteavdragsbegränsningar. Johnson påpekar att Sverige tolkat dessa nya regler väldigt snävt och har bl.a föreslagit att förenklingsregeln för mindre företag ska ha ett fribelopp på 100 000 kr medan många andra EU-länder har infört en betydligt högre nivå på förenklingsregeln, runt tre miljoner EUR.



Att kravet på att 20 procent av rederiets flotta skulle vara svenskflaggad ändrades från förslag till lag och kom att bli 20 procent EES-flaggad istället, är ju en aspekt som självklart påverkar framtiden för just den svenskflaggade handelsflottan, menar Lorensen. Samtidigt, anser Johnson, så hade aldrig deras grannrederier flaggat ut från första början om det funnits ett fungerande system i Sverige där myndigheter varit tillmötesgående. Hon menar att det absolut finns ett intresse från svenska rederier att föra svensk flagg på sina fartyg men då måste förutsättningarna i Sverige gå att jämföra med andra EU-länders. Berglund menar att eftersom tonnageskatten kräver EES-flagg och inte svensk flagg så kan ett rederi välja att gå in i tonnageskatten utan att flagga svenskt medan ett annat rederi kan ha svensk flagg utan att gå in i tonnageskattesystemet. Alla tre är eniga om att om bara en revidering görs av tonnageskattereglerna, så att de blir mer fördelaktiga, så skulle fler rederier ansluta sig till den och välja den svenska flaggan.

Även Karlsson tror att den svenska handelsflottan kommer att växa i och med införandet av tonnageskatten. Han menar att Furetank är svenska trots att de för närvarande inte har svensk flagg, men att just den svenskflaggade flottan kommer att växa. I och med att rederierna inom Gothia Tankers (Älvtank, Furetank och Thun) flaggar sina nybyggen svenskt och har för avsikt att ansluta till tonnageskattesystemet, samt att WWL ASA nu ansluter till systemet menar han att det nu skett en positiv vändning för den svenska handelsflottan, för första gången på väldigt många år.

Björn Holm är av en annan åsikt och tror att svenska rederier egentligen inte har något intresse av att flagga in då det fungerar så pass bra med utländsk flagg. Han menar att det är smidigt och enkelt att föra utländsk flagg men ändå ha en stor andel svenskar i besättningen och komma undan många onödiga kostnader och mycket onödigt krångel som följer med den svenska flaggan och dess tillhörande myndigheter. Att den svenska tonnageskatten till slut infördes är något han aldrig på allvar trodde skulle ske och han anser att detta även gäller andra inom branschen. Han menar att annars hade väl fler rederier än endast tre ansökt om den svenska tonnagebeskattningen vid det här laget?

Holm påvisar också att Svensk Sjöfart och facken lovade 300 inflaggade fartyg på tio år och 2017 var det två fartyg som flaggade in, så vitt han vet. Han har svårt att se att tonnageskattens införande ska leda till en stor inflaggning men han hoppas att han har fel. Holm konstaterar att Rederi AB Uman förmodligen aldrig kommer att flagga tillbaka till svensk flagg. Vid frågan om vad för andra typer av stödåtgärder han tror att Sverige skulle behöva för att stärka sin handelsflotta svarade han: ”Ett bolag som behöver stöd har liksom mist sitt berättigande. Ett bolags grundtanke är att det ska göra vinst och bära sig annars ska det inte finnas. Så kanske stöd är fel väg. Frågan är ju vad alternativet är”.

Mats Carlsson menar att företag eller rederier som bedriver verksamheter utanför Sverige i olika delar av världen med tillhörande särskilda regler, har svårt att plötsligt förändra den verksamheten genom att byta nationalitet. För att ett sådant rederi ska flagga in sina fartyg till

Sverige krävs det att Sverige erbjuder mer fördelaktiga förhållanden än det system som rederiet redan befinner sig i. Carlsson menar att kunden ofta har krav på vad för flagg som fartygen ska föra och han anser att det blivit allt vanligare att länder vill se sin egen flagga i aktern på de fartyg som trafikerar landets hamnar, så den svenska flaggan ligger automatiskt inte högst upp hos kunden. Dessutom, menar han, är det otroligt kostsamt för stora rederier att flagga om sin flotta i och med speciella krav och regler som skiljer sig åt i olika länder. Han påvisar att Sverige till exempel inte nödvändigtvis har högre säkerhetskrav på utrustning än andra länder, men att kraven och reglerna kanske skiljer sig åt gentemot det land som fartyget ska flagga om ifrån. Om så är fallet behöver fartygen tas in på varv och konstrueras om, trots att de är i gott skick, för att utrustning och dokument ska stämma överens med regelverken i Sverige. Han menar också att all utländsk, anställd personal skulle bli lidande vid inflaggning till Sverige vilket helst vill undvikas. Dessutom tillkommer kostnader och problem vid omflaggningar så som själva inregistreringen i ett nytt fartygsregister, att ändra kollektivavtalen för fartygen och att få godkännande från finansierarna. Carlsson menar att en omflaggning, och därmed att ändra fartygets nationalitet, inte sker i en handvändning. Däremot så anser han att situationen i Sverige idag, i och med tonnageskattens införande, absolut är konkurrenskraftig gentemot andra länder, men inte att det är tillräckligt bra för att rederier med etablerad rederiverksamhet utomlands, och med annan flagg, ska ansluta till det svenska systemet och flagga svenskt. Han menar att för ett nystartat, svenskt rederi är dock situationen i Sverige idag väldigt bra.

Enligt Svensk Sjöfart är tonnageskatten en av sju viktiga punkter för att rederier ska välja svensk flagg. Pia Berglund menar att inget rederi väljer att flagga svenskt endast för att det finns tonnageskatt utan först när alla sju punkter inträffar samtidigt:

- 1. Starkt och stabilt politiskt ledarskap*
- 2. Bra och fungerande samarbete mellan sjöfartsindustrin och myndigheter*
- 3. Delegering till klassificeringssällskap*
- 4. Tonnagebeskattning*
- 5. Konkurrenskraftiga kollektivavtal för lastfartyg*
- 6. Kundorienterat inträde till den svenska flaggan*
- 7. Forskning och innovation i framkant*

Berglund hänvisar till Svensk Sjöfarts sjupunktlista angående anledningar för rederier att flagga svenskt, där det framgår i punkt ett att det krävs långsiktiga förhållanden för att locka rederier till den svenska flaggan och på så sätt stärka den svenska sjöfartsnäringen. Det som nu återstår i Sverige är att alla rederier ska kunna gå in i tonnageskatten, att det tillkommer ett långsiktigt förutsägbart sjöfartsstöd samt långsiktiga kollektivavtal, menar hon. Det krävs att de svenska rederierna känner att alla riksdagspartier, myndigheter och organisationer står bakom detta för att kunna känna sig trygga med att flagga svenskt, menar Berglund. Hon tycker dock att branschen börjar nå ditåt.

### *5.2.3.1 Samarbetet mellan rederier, branschorganisationer och myndigheter*

Ingvar Lorensen menar att branschen länge har jobbat på att få in ett tonnageskattesystem i Sverige och att det tidigare dessutom varit tal om ett SIS-register för att rädda den svenska handelsflottan. Han menar dock att det alltid har varit för stort glapp mellan rederier och branschorganisationer, att det har varit för stora konflikter och delade meningar, för att beslut ska ha kunnat fattas. Men nu, den här gången, har vi samarbetat och gjort det tillsammans med Svensk Sjöfart och fackföreningarna, säger han. Branschen, inklusive fackföreningarna, har varit eniga gällande tonnageskatt men det är regering och riksdag som sedan har beslutat om ett skattesystem som vi fått gå med på för att få det på plats, fortsätter Lorensen. Han menar att aktörerna inom branschen har fått kompromissa för att tonnageskattesystemet över huvud taget skulle gå igenom i Sverige och anledningen till att systemet inte är tillräckligt utformat är just därför. Men tanken har hela tiden varit att justeringarna som krävs, de ska jobbas på nu i efterhand när tonnageskatten väl är införd, säger Lorensen.

Det var inte bara tonnageskattens införande i Sverige och hotet om den annalkande sänkningen av sjöfartsstödet som fick Rederi AB Uman att flagga ut sitt sista fartyg från Sverige. Holm menar att det fanns två andra stora anledningar. Dels var det samarbetet med Transportstyrelsen som han anser blev sämre och sämre där det gick från att ha en ansvarig inspektör som alltid svarade i telefon till en telefonväxel som dessutom också hanterade luftfart. På Färöarna har Rederi AB Uman en inspektör som ansvarar för just deras rederi och som alltid finns tillgänglig och är tillmötesgående. Dessutom, berättar han, är Sjöfartsverket på Färöarna väldigt serviceinriktade och kan till exempel resa ner till Sverige för att ha möte med svenska rederier som är färöflaggade. Han menar att det aldrig skulle inträffa med svenska Sjöfartsverket eller Transportstyrelsen. Den andra faktorn som spelade roll i Rederi AB Umans utflaggning var de svenska facken, lönerna och arbetsgivaransvaret. Holm berättar att Sjöbefälsföreningen fortfarande har med i alla sina avtal att till exempel hyttstäd i befälshytter ska förkomma, vilket han tycker är förlegat. Johnson och Lorensen håller med Holm om att på Färö har branschorganisationer och myndigheter ett helt annat tänk än i Sverige. De berättar att anställda vid det färöiska fartygsregistret regelbundet ringer deras kontor och försöker få dem att flagga färöiskt: ”Färöarna har satt det som sin affärsmodell och det ger ju mycket för deras nation såklart. Man hade ju hoppas att Sverige och det svenska registret hade varit lika på och försökt locka till sig fartyg och göra det lätt att hitta lösningar, men det existerar ju inte i Sverige”.

Carlsson är enig med Holm, Lorensen och Johnson om att den politiska viljan i andra länder är mycket högre än i Sverige när det kommer till att stötta sjöfarten. Han menar att det är en sak att prata och lova saker men att verkligen agera är en helt annan sak, vilket andra länder är bättre på. Han exemplifierar med den rederiverksamheten inom Stena som har brittisk flagg: ”Det blir tydligt att briter jobbar för att behålla oss inom sin nations flotta då ministrar i Storbritannien har mycket diskussioner med oss nu inför Brexit. De är väldigt oroliga för att vi skulle flagga ut och de försöker göra vad de kan för att vi ska stanna kvar”. Carlsson

förklarar att i bland att Danmark, Holland och Storbritannien har rederiet direktkontakt och en pågående dialog med beslutsfattare till skillnad från i Sverige.

Karlsson anser att Furetank i sitt samarbete med Thun och Älvtank inom Gothia Tankers är nöjda med storleken på sin gemensamma flotta och ser positivt på framtiden för den svenska sjöfarten om bara justeringar inom tonnageskattereglerna genomförs. Han menar att det är viktigt att de svenskflaggade fartygen bevaras och ökar i mängd så att kunskap, utveckling och forskning bibehålls inom landet. Karlsson drar paralleller till Färöarna som han menar har hög ambition med att locka fartyg till sin flagga vilket skapar arbetstillfällen då sjöfartsnäringen omsätter mycket människor. Därför menar han att det är viktigt att Sverige vågar satsa på sin flagga, precis som Färöarna gör.

Johnson, Lorensen och Karlsson menar dock att samarbetet mellan svenska rederier och myndigheter har blivit betydligt bättre på senare år. Johnson berättar att när DIS infördes i Danmark så blev de svenska facken välvilligt inställda och började titta på TAP-avtalen och den svenska fördelningen inom varje avtalsområde vilket gjorde att svenskflaggade rederier fick en större flexibilitet än innan. Fördelningen gick från att vara 50 procent TAP-anställda till 75 procent, om rederiet ville ha det så, som ett försök att lätta på besättningskostnaderna och för att förhindra att svenskflaggade rederier gick till danska flaggan.

Lorensen och Johnson hävdar att om justeringar görs inom tonnageskattereglerna så kommer fler att ansluta till systemet just för att allt runt omkring i Sverige också blivit mycket bättre. De menar att arbetsfrågorna med fackföreningarna går lättare i dagsläget och att allt är mer flexibelt. Lorensen menar att vissa begränsningar som gäller på svenska fartyg som att till exempel kaptenerna ska vara svenska kommer att ändras i framtiden, att om det finns en duktig kapten ombord som kommer från ett annat europeiskt land så ska denne inte behöva bli uppsagd för att fartyget den arbetar på ska flagga svenskt. Johnson menar att arbetet med Transportstyrelsens inspektionsarbete förr gick trögt men idag är mycket bättre då inspektionerna är delegerade från Transportstyrelsen till klassen. Så det är mycket som blivit bättre, säger hon, och därför är svensk flagg mer konkurrenskraftig idag än för några år sedan.

Holm menar att trots att Transportstyrelsen numera har delegerat inspektionsansvaret till klassen så arbetar fortfarande klassen för flaggan. Om det sker en incident ombord och ett undantag behöver göras så menar Holm att om detta undantag ska utfärdas av Sverige så är det ett väldigt projekt till skillnad från om Färö ska utfärda ett. På Färö har han en och samma person som det går att ringa dygnet runt för att få klartecken, medan i Sverige så skulle han hamna hos en växel. Karlsson är enig med Holm när det kommer till Sveriges myndigheters vilja att bygga upp och stötta sjöfarten och menar att i Danmark går kontakten med myndigheterna smidigt och det finns en vilja att locka till sig nya rederier. Det är synd att Sverige inte är lika angelägna om detta, anser han. Karlsson menar att svenska myndigheter och politiker avvaktar när det sker förändringar inom sjöfartsnäringen, i stället för att agera, vilket leder till att rederier söker sig till andra flaggor än den svenska.

## **6 Diskussion**

I detta kapitel diskuteras och tolkas de resultat som presenterats i tidigare kapitel, hur val av metod och tillvägagångssätt för arbetet har fungerat samt hur trovärdiga och giltiga resultaten är. Studien knyts i detta kapitel samman och funderingar, reflektioner och åsikter om resultatet, vald metod samt det studerade området lyfts fram.

### **6.1 Metoddiskussion**

I denna studie var kartläggning den övergripande metoden. Då ämnet är komplext och inte helt självklart var det viktigt att ge läsaren en gedigen bakgrundshistoria för att få förståelse för varför den svenska sjöfarten ser ut som den gör idag och vad som lett fram till införandet av den svenska tonnageskatten. Med hjälp av litteraturstudier, mail och intervjuer har arbetets forskningsfrågor kunnat besvaras. Därför har en kartläggning varit den metod som passade detta arbete bäst.

#### **6.1.1 Intervjuer**

För att komma i kontakt med de svenska rederier som valts ut för studien kontaktades alla via mail. Svarsfrekvensen från rederierna blev dessvärre lägre än förutspått. Av de 20 rederier som kontaktades svarade endast fyra, det vill säga 20 procent. De fyra rederier som svarade ställde alla upp på en intervju där mycket intressant och bra fakta kunde samlas in. De personer som intervjuades hade alla höga och inflytelserika positioner inom företaget vilket gav svar som var adekvata för forskningsfrågorna. Eftersom svarsfrekvensen blev så låg hade möjligtvis ett annat sätt att etablera kontakt varit bättre. Troligtvis hade fler svarat om vi istället för mail hade ringt direkt till kontoret.

#### **6.1.2 Selektion av litteratur**

Som nämnt innan i arbetet är tonnageskattens införande i Sverige en ny företeelse och det finns därför mycket lite vetenskapliga artiklar om området. De källor som arbetet har förlitat sig mest på är propositioner från regeringen, lagtexter, statliga utredningar samt artiklar från branschen. Med tanke på det underlag som fanns till hands så anser vi att arbetet är uppbyggt med väl betrodda och tillförlitliga källor. För framtiden är det mycket möjligt att utbudet av vetenskapliga artiklar samt mer statistik finns att tillgå.

#### **6.1.3 Reliabilitet**

Den datan som har samlats in har inhämtas genom betrodda och relevanta källor. Då författarna endast varit i kontakt med fyra av Sveriges rederier kan inte resultatet som

presenterats representera hela den svenska rederinäringens åsikter. Däremot gav intervjuerna liknande svar vilket kan indikera en generell syn på den svenska tonnageskatten som råder inom sjöfartsbranschen. Det finns därför skäl att säga att arbetets reliabilitet är god men inte utmärkt. Hade fler intervjuer kunnat genomföras hade reliabiliteten varit större.

#### **6.1.4 Validitet**

Validiteten i studien bedöms som god. I de intervjuer som gjordes ställdes väl genomtänkta frågor som var relevant för arbetets forskningsfrågor. De intervjuade fick chansen att frånga frågorna och själva komma med kommentarer och synpunkter som de tyckte var av betydelse.

#### **6.1.5 Om studien hade gjorts på nytt**

Hade denna studie gjorts om från början hade arbetsgången sett annorlunda ut. Den tidsplan som planerades i samband med starten av skrivandet hade gjorts mer snäv och funnits med mer i vår planering. Väldigt mycket tid lades på att läsa in sig på ämnet och hitta fakta till bakgrunden. Det hade istället varit betydligt bättre om de propositioner och utredningar som gjorts om tonnageskatten hade studerats direkt då mycket finns att läsa där.

För att minska på arbetsbördan och stressen som infunnit sig mot slutet av skrivandet skulle det varit att föredra om arbetsplanen hade följts från början. Vidare kan också utredas om den litteratur som studerades till att börja med var relevant just då.

## **6.2 Resultatdiskussion**

Resultaten visar att mottagandet av tonnageskattesystemet varit positivt bland den svenska rederinäringen och att det anses på tiden att systemet införts även i Sverige, med visst undantag. Tre av fyra intervjuade rederier, samt branschorganisationen Svensk Sjöfart, anser att tonnageskattens införande i Sverige är ett stort steg på väg mot en mer konkurrenskraftig sjöfartsnation medan ett ensamt rederi menar att det i dagsläget är så mycket mer runt omkring i Sverige som förhindrar rederier att flagga svenskt och att tonnageskattens införande därför inte gör någon skillnad. Tron på den svenska tonnageskatten var stor och förväntningarna på dess införande var höga. Av studiens resultat framgår att de nuvarande svenska tonnageskattereglerna inte är utformade på så vis att de gynnar samtliga svenska rederier och att endast tre rederier ansökt om svensk tonnageskattning.

### **6.2.1 Hur svenska rederier missgynnas respektive gynnas av tonnageskattereglerna**

Det finns ett starkt samband mellan vissa tonnageskatteregler och hur få rederier som har ansökt om att träda in i det svenska tonnageskattningssystemet, visar studiens resultat.

Samtliga intervjuade rederier påvisar att kravet på att binda upp rederiet under tio års tid blir problematiskt i kombination med kravet om max 25 procent inrikestrafik per år. Branschen är föränderlig och det är svårt att veta hur trafikmönstren kommer att se ut om fem eller tio år. Ett stort rederi som Wallenius behöver dock inte oroa sig för detta då deras fartområde är världsomspännande och vilket förmodligen är anledningen till att de kan ta steget in i det svenska tonnageskattesystemet. Mindre rederier som bedriver kustnära inrikestrafik har då ett större problem med tio års uppbindningstid i kombination med max 25 procent inrikesfart.

En annan anledning till att WWL ASA kan träda in i det svenska tonnageskattesystemet torde vara att för WWL ASA, som har sitt huvudkontor i annat land än Sverige, är det möjligt att ansluta endast en del av sin rederiverksamhet till den svenska tonnageskatten, det vill säga den rederiverksamhet som uppfyller kraven för kvalificerad rederiverksamhet. Som det ser ut idag ska Wallenius Lines ansluta tio stycken svenskflaggade fartyg till det svenska tonnageskattesystemet vid årsskiftet 2017-2018 trots att WWL ASA har betydligt fler fartyg i sin totala flotta. Studiens resultat visar på att Stena AB inte kan göra likadant som WWL ASA planerar att göra, då samtliga av Stena AB:s rederiverksamheter klassas som kvalificerade. Stena AB kan alltså inte välja att ansluta till exempel endast sitt tanksegment men behålla sin färjeverksamhet i konventionell bolagsbeskattning på grund av att de svenska tonnageskattereglerna är utformade så att vid en ansökan om tonnagebeskattning räknas hela den kvalificerade rederiverksamheten in tillsammans med alla kvalificerade fartyg.

Enligt studiens resultat passar inte tonnageskattesystem mindre familjeföretag som inte gör stora vinster. Om ett företag inte tar ut någon vinst utan istället återinvesterar denna in i företaget, i form av nyinvesteringar eller överavskrivningar, behöver vinsten heller inte skattas på. Om rederiet istället ansluter till tonnagebeskattning behöver rederiet betala en fast schablonskatt varje år.

Med avseende på reglerna gällande beskattning av ett rederis obeskattade reserv, den så kallade överavskrivningen, vid inträde i tonnageskattesystemet så kan påpekas att systemet är utformat att passa nystartade rederiverksamheter som ännu inte byggt upp en obeskattad reserv. Flera respondenter påvisar att för ett nytt rederi är den svenska tonnageskatten konkurrenskraftigt utformad men att det krävs justeringar av reglerna innan äldre, mer etablerade rederier kan ansluta.

Resultaten visar att tonnageskattereglerna ännu ej är tillräckliga som de är men att rederier tillsammans med branschorganisationer hoppas på och tror att justeringar av reglerna är på gång. Om justeringar av reglerna och kraven inom det svenska tonnageskattesystemet skulle gå igenom är det läge att, utifrån studiens resultat, utgå ifrån att fler svenska rederier skulle ansluta till systemet vilket skulle vara ett uppsving för den svenska sjöfartsnäringen.

Frågan är om vare sig politiker, rederier eller branschorganisationer egentligen trodde att tonnageskattesystemet är tillräckligt utformat så som det är idag eller om införandet bara var ett första steg på vägen. Enligt studiens resultat var Svensk Sjöfart och ett flertal rederier

medvetna om att reglerna inte skulle komma att passa merparten av de svenska rederierna. Svensk Sjöfart tillsammans med svenska rederier arbetar i dagsläget på att få till justeringar av tonnageskattens utformande och nu blir det upp till Sveriges politiker och myndigheter att avgöra huruvida en revidering av tonnageskattereglerna blir av eller ej.

### ***6.2.2 Sänkning av sjöfartsstödet som en finansiering av tonnageskattesystemet***

Resultaten visar att en minskning av sjöfartsstödet som finansiering av tonnageskattesystemet är kontraproduktiv och drabbar alla svenskflaggade rederier, även de som inte ansluter sig till tonnageskatten. Eftersom att utfallet av införandet av tonnageskatten i Sverige inte blev som det var tänkt i och med att endast tre rederier ansökt om tonnagebeskattning och att inga fartyg ännu flaggat svenskt på grund av tonnageskattens införande, är det fortfarande väldigt få rederier med rätt till sjöfartsstöd som får lida av den tänkta sänkningen av stödet.

### ***6.2.3 Huruvida tonnageskatten påverkar svenska handelsflottan eller inte***

Resultaten visar att den svenska handelsflottan ännu inte direkt påverkats av tonnageskattens införande. Däremot visar studiens resultat att de flesta är eniga om att den svenskflaggade flottan kommer att öka i och med införandet av tonnageskattesystemet om bara justeringar av reglerna görs. Tendenserna finns redan i och med löften om inflaggningar. Dock kommer dessa löften om inflaggningar från svenska rederier vars svenskägda fartyg är utlandsflaggade, vilket i sig inte skulle öka eller stärka den svenska handelsflottan då dessa fartyg ofta redan räknas in i det begreppet. Inflaggningarna från dessa rederier skulle därför leda till en utökad svenskflaggad flotta.

Syftet med tonnageskattens införande var just att utöka den svenskflaggade handelsflottan för att stärka den svenska sjöfartsnäringen på alla områden så som utbildning, praktikplatser, arbetstillfällen så väl som till havs och i land, forskning, pensionssparande och så vidare. Begreppet svenska handelsflottan är därför viktigt att utreda och diskutera. Det kan tyckas att begreppet används frekvent utan att vidare definiera vad som egentligen menas: svenskflaggade handelsflottan eller svenskkontrollerade handelsflottan?

Resultaten visar att mycket spelar in vid svenska rederiers val av flagg. Politisk stabilitet, ekonomi samt samarbete mellan bransch och myndigheter är faktorer som samtliga respondenter påvisat som viktiga faktorer vid val av flagg. Huruvida tonnageskattens införande i Sverige kommer att stärka den svenska handelsflottan går ännu inte att svara på. Däremot finns tendenser, i och med löften om inflaggningar, till en utökad svenskflaggad handelsflotta. Samtliga respondenter, med ett undantag, uttryckte att det politiska klimatet rörande sjöfarten och samarbetet mellan olika parter blivit betydligt bättre i Sverige. Alla var dock enade om att Sverige fortfarande ligger efter de flesta EU-länder när det kommer till att försöka locka rederier till landets flagga.



Det kan diskuteras hur det egentligen var tänkt att tonnageskattens införande i Sverige skulle bidra till en utökad svenskflaggad handelsflotta när kravet från att den kvalificerade rederiverksamheten skulle bestå av minst 20 procent svenskflaggade fartyg ändrades till 20 procent EES-flaggade fartyg. Mycket ansvar läggs på svenska rederiers egenintresse av att flagga svenskt vilket kan poneras vara både positivt och negativt. Positivt för att fler rederier kan ansluta utan komplikationer vid byte av flagg på sina fartyg och negativt för att de svenska tonnageskattereglerna i sig inte ställer krav på svenskflaggat och därför inte direkt bidrar till en utökad svenskflaggad handelsflotta.

## 7 Slutsats

Sjöfarten är en internationell bransch där många länders lagar och regler samverkar tillsammans med internationella bestämmelser. Sjöfartsklustret är därmed komplext på många vis. Likaså rederiers val av flagg då det finns många valmöjligheter i form av olika stödåtgärder och villkor att tillgå i olika länder, samt såväl nationella som internationella lagar och regler att tolka och ta hänsyn till. Syftet med denna studie var att utreda hur tonnageskattereglernas införande i Sverige har mottagits av svenska rederier och hur tonnageskattesystemet påverkat den svenska handelsflottan. Det är i studiens resultat uppenbart att mer än bara ett nytt skattesystem spelar in för att rederier ska välja att registrera sina fartyg i det svenska fartygsregistret och föra svensk flagg. Däremot framkommer det av intervjuerna att mycket har hänt i Sverige under de senaste åren och att införandet av tonnageskattesystemet resulterade i ett bättre samarbete mellan rederier, branschorganisationer, fackföreningar och myndigheter. Införandet av tonnageskatten var en kompromiss dessa instanser emellan och ett resultat av deras samarbete vilket fick konsekvensen att tonnageskattereglerna i dagsläget inte passar merparten av Sveriges rederier. Endast tre rederier har i dagsläget ansökt om svensk tonnageskattning vilket visar på att beskattningssystemet inte är tillräckligt utformat.

Från studiens resultat går att dra slutsatsen att om justeringar inom tonnageskattereglerna genomförs så kommer fler rederier att ansluta sig till systemet. Införandet av tonnageskattesystemet var ett steg mot en mer konkurrenskraftig sjöfartsnation och en stärkt svensk handelsflotta. Huruvida den svensflaggade flottan kommer att utökas ligger i varje enskilt rederis intresse att avgöra.

Slutsatsen som kan dras av studiens resultat är att de svenska tonnageskattereglerna i sig inte påverkar huruvida fartyg har svensk flagg eller inte. Eftersom att tonnageskattesystemet inte ställer krav på svensk flagg är fler rederier kvalificerade att ansluta till systemet, men eftersom att inget krav ställs på svensk flagg så bidrar inte tonnageskattereglerna i sig till en utökad svensk handelsflotta. Däremot kan tonnageskatten ses som ännu ett viktigt verktyg, tillsammans med andra, som krävs i Sverige för att vara konkurrenskraftigt gentemot andra länder.

### 7.1 Rekommendation till fortsatt arbete

Det är möjligt att detta arbetes forskningsfrågor är för tidigt ställda med avseende på hur nyss tonnageskatten infördes i Sverige. Tonnageskatten infördes endast ett år innan denna studie genomfördes och ett mer tillförlitligt resultat hade möjligtvis kunnat fås efter längre tid. Det vore därför intressant om ett liknande arbete gjordes om på nytt efter några år.

## Referenslista

- Adolfsson, P. (2014, januari). Tusentals varslade inom sjöfarten. *Sjöfartstidningen*, januari. Tillgänglig: <http://www.sjofartstidningen.se/tusentals-varslade-inom-sjofarten/>
- Amadeo, K. (2017). OPEC Oil Embargo: Cause, Effect, Crisis. Hämtad 2018-01-12 från <https://www.thebalance.com/opec-oil-embargo-causes-and-effects-of-the-crisis-3305806>
- Bergman, A. (2017, december). Åtta fartyg får svensk flagg. *Sjöfartstidningen*, januari. Tillgänglig: <http://www.sjofartstidningen.se/atta-fartyg-far-svensk-flagg/>
- Blomqvist, B. (2009). Sjöfartens utmaningar – om överkapacitet, finanskris, miljökrav, pirater och bristen på sjöfolk. *Tidsskrift i sjöväsendet*, (1), 14-22. <http://www.koms.se/tidsskrift/arkiv/nr-1-2009/>
- Bokföringstips. (2010). Bokföra avskrivningar och värdeminskningar. Hämtad 2018-02-01 från <http://www.bokforingstips.se/artikel/bokforing/avskrivningar.aspx>
- Coles, Richard M. F. & Watt, Edward, *Ship registration: law and practice*, 2nd ed., Informa, London, 2009
- Dalnäs, T. (2015, 31 mars). Sjömanshustrun spanar efter världskrigets offer [Blogginlägg]. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/bloggar/utkiks-bloggen/sjomanshustrun-spanar-efter-varldskrigets-offer/>
- Delegationen för sjöfartsstöd, (2017). Vad är sjöfartsstöd?. Hämtad 2017-11-25 från <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/>
- E-conomic. (u.å). Bolagsskatt- Vad är bolagsskatt?. Hämtad 2018-01-08 från <https://www.e-conomic.se/bokforingsprogram/ordlista/bolagsskatt>
- E-conomic. (u.å). Avskrivningar- Vad är avskrivningar?. Hämtad 2018-01-08 från <https://www.e-conomic.se/bokforingsprogram/ordlista/avskrivningar>
- Ehrenberg, J. Ljungberg, S. (2011). *Ekonomihandboken* (3:dje upplagan). Hämtad från <http://ekonomihandboken.se/finanskrisen/varldskrisen-2008/>
- Falkanger, T., Bull, H-J., & Brautaset, L. (2014). Scandinavian maritime law [Elektronisk resurs] (2). Hämtad från <http://opac.vimaru.edu.vn/edata/EBook/2015/Ship%20registration%20law%20and%20practice.pdf>

Finansdepartementet. (2006). Tonnageskatt (SOU 2006:20). Stockholm. Hämtad från <http://www.regeringen.se/49bb3a/contentassets/a6ad3d135fc04f179b4de3c2a213681c/tonnageskatt-sou-200620>

Förordning om statligt rederistöd (SFS 1982:784). Stockholm. Hämtad från Sveriges riksdags webbplats [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/forordning-1982784om-statligt-rederistod\\_sfs-1982-784](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/forordning-1982784om-statligt-rederistod_sfs-1982-784)

Havs och vattenmyndigheten. (2017). Förenta Nationernas havsrättskonvention. Hämtad 2018-02-02 från <https://www.havochvatten.se/hav/samordning--fakta/internationellt-arbete/konventioner/fns-havsrattskonvention.html>

Inkomstskattelag (SFS 1999:1229). Stockholm. Hämtad från Sveriges riksdags webbplats:: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/inkomstskattelag-19991229\\_sfs-1999-1229](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svenskforfattningssamling/inkomstskattelag-19991229_sfs-1999-1229)

International Transport Workers' Federation. (u.å). Flag of convenience. Hämtad 2017-11-24 från <http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>

Jonas Bjelfvenstam. (2010). Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73). Stockholm: Fritzens offentliga publikationer

Larsson, M. Handels Historia. (u.å). Oljekrisen på 1970-talet. Hämtad 2017-12-01 från <http://www.handelnshistoria.se/historien/handeln-epoker-och-artal/oljekrisen-pa-1970-talet/>

Maritime New Zealand. (2016). Ship Registration act 1992. Hämtad 2017-11-21 från <https://www.maritimenz.govt.nz/commercial/ships/registration/documents/A-guide-to-Ship-Registration.pdf>

Muller, L. (2016). Sjöfartens historiska betydelse för Sverige och Europa. *Framtider*. Hämtad från <http://www.politiken.se/tidskrifter/fram/fram11/fram1103-08.pdf>

Motion 2016/17:390. Justering av 183-dagarsregeln. Tillgänglig: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/justering-av-183-dagarsregeln\\_H402390](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/motion/justering-av-183-dagarsregeln_H402390)

Naturvårdsverket. (2017). Stadsinnovationer- regler för statligt stöd. Hämtad 2018-02-04 från <http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Stadsinnovationer/Statligt-och-forsumbart-stod/>

Olsson, M. (2013-10-16). Oljekrisen 1973 ändrade allt. *TT*. Hämtad från <http://www.kuriren.nu/nyheter/oljekrisen-1973-andrade-allt-6992056.aspx>

Om finansiellt stöd till Svenska Varv AB, m.m. (SFS 1977/78:174). Hämtad från riksdagens webbplats: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/om-finansiellt-stod-till-svenska-varv-ab-mm\\_G103174](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/om-finansiellt-stod-till-svenska-varv-ab-mm_G103174)

Prop. 2015/16:127. Ett svenskt tonnageskattningssystem. Tillgänglig: <http://www.regeringen.se/contentassets/782abb5092284a4888ac663fa8b97d7c/ett-svenskt-tonnageskattningssystem-prop.-201516127>

Prop. 1991/92:64. Om upphävande av lagen (1989/990) om tillstånd till överlåtelse av skepp. Tillgänglig: <https://data.riksdagen.se/fil/8655368F-D26D-4DB3-890A-C052414C751C>

Prop. 1996/97:130. Registrering av fartyg. Tillgänglig: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/registrering-av-fartyg\\_GK03130](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/proposition/registrering-av-fartyg_GK03130)

Petersson, T. Företagskällan. (2016). Varven i västra och södra Sverige. Hämtad 2017-12-08 från <http://www.foretagskallan.se/foretagskallan-nyheter/lektionsmaterial/varven-vastra-och-sodra-sverige/>

Pettersson, Jörgen. (2011, 10 februari). De lockar nya fartyg till Färöarna. *Ålands sjöfart*. Hämtad från <http://www.sjofart.ax/nyheter/de-lockar-nya-fartyg-faroarna>

Påhlsson, R. (2003) Beskattning av svenskkontrollerad sjöfart. *Skattenytt*, (5), 299-314. <http://skattenytt.se/wp-content/uploads/2014/05/SN-5-2003-Pahlsson.pdf>

Regeringen. (2015). Förenta nationernas havsrättskonvention Montego Bay den 10 december 1982 och avtalet om genomförande av Del XI i denna konvention. Hämtad 2018-02-02 från <http://www.regeringen.se/rattsdokument/sveriges-internationella-overenskommelser/2000/01/so-20001/>

Scb. (u.å). 2008, völden drabbas av finanskris. Hämtad 2017-11-27 från [http://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samhallets-ekonomi/bnp---bruttonationalprodukten/#story\\_f63d5e09-2bad-4a23-b554-028a6db31f56](http://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samhallets-ekonomi/bnp---bruttonationalprodukten/#story_f63d5e09-2bad-4a23-b554-028a6db31f56)

Schelin, J. (1997). *Bekvämlighetsflagg och arbetsförhållanden*. Uppsala: Iustus.

Sjöbefälsföreningen. (2014). Utlandsjobb tryggas genom kollektivavtal. *Sjöbefälen*, (2), 2. [http://www.sjoforsaren.se/sites/default/files/sb2\\_14\\_high.pdf](http://www.sjoforsaren.se/sites/default/files/sb2_14_high.pdf)

Sjögren, H., Taro Lennerfors, T., & Taudal Poulsen, R. (2012). The Transformation of Swedish Shipping, 1970-2010. *Business history review*, 86(3), 417-445. doi:[10.1017/S0007680512000761](https://doi.org/10.1017/S0007680512000761)

Sjölagen (SFS 1994:1009). Hämtad från regeringskansliets rättsdatabaser 2017-11-22 från [http://rkrattsbaser.gov.se/sfst?fritext=sjölåg&upph=false&sort=desc&post\\_id=1](http://rkrattsbaser.gov.se/sfst?fritext=sjölåg&upph=false&sort=desc&post_id=1)

Sjölagen (SFS 1994:1009). Hämtad från Riksdagens webbplats: [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/sjolag-19941009\\_sfs-1994-1009](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/sjolag-19941009_sfs-1994-1009)

Sjöström, P-H. (2017, 23 november). WWL: ”Tonnageskatten ger bra förutsättningar”. *Sjöfartstidningen*. Hämtad från <http://www.sjofartstidningen.se/wwl-tonnageskatten-ger-bra-forutsattningar/>

Skatteverket. (2017). Utländskt fartyg i oceanfart (183-dagarsregeln). Hämtad 2017-12-05 från <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2017.7/323984.html>

Skatteverket. (u.å). Tonnageskatt. Hämtad 2018-01-08 från <https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/bilochtrafik/tonnageskatt.4.361dc8c15312eff6fd302a3.html?q=tonnageskatt>

Skatteverket. (u.å). Så här ansöker du om tonnagebeskattning. Hämtad 2018-01-08 från <https://www.skatteverket.se/foretagochorganisationer/skatter/bilochtrafik/tonnageskatt/ansokomtonnagebeskattning.4.3152d9ac158968eb8fd1dc8.html>

Statistiska centralbyrån. (2017). Prisbasbeloppet för år 2018. Hämtad 2018-01-31 från <http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/priser-och-konsumtion/konsumentprisindex/konsumentprisindex-kpi/pong/statistiknyhet/prisbasbeloppet-for-ar-2018/>

Stopford, M. (2009). *Maritime economics*. Routledge.

Svensk sjöfart. (2016). Svensk sjöfart: nyckeltal 2016. Hämtad 2018-01-18 från <http://www.sweship.se/wp-content/uploads/2015/08/Svensk-sjöfarts-nyckeltal-2016.pdf>

Svenska dagbladet. (2017, 4 december). Tre rederier flaggar svenskt igen. *Svenska dagbladet*. Hämtad från <https://www.svd.se/rederier-flaggar-svenskt-igen>

Sveriges Allmännyttiga bostadsföretag. (2016). Regler mot skatteflykt. Hämtad 2018-02-04 från <https://www.sabo.se/nya-regler-for-begransade-ranteavdrag-senast-2019/>

Tilegrim, J. (2017). *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017*. Hämtad från Trafikanalys.se: [https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017\\_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf)

Transportstyrelsen. (u.å). IMO-nummer för fartyg och rederi. Hämtad från 2017-11-21 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/IMO-nummer-for-fartyg/>

Transportstyrelsen. (u.å). Fartygsregistret. Hämtad 2017-11-22 från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/>

Weber, K., Krantz, A. ( 2017). *Fartyg 2016- Svenska och utländska fartyg i svensk regi*. Hämtad från Trafikanalys.se:  
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2016/fartyg-2016--svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf>

# Bilaga 1

## Intervjufrågor svenska rederier

- Hur definierar ni "den svenska handelsflottan"?
- Hur har ni valt att flagga era fartyg och varför?
- Hur såg ni på tonnageskatten innan den infördes och hur trodde ni att den skulle påverka er?
- Nu ett år efter införandet, hur ser ni på den och har ni ansökt om tonnagesbeskattning?
- Om nej, varför? Om ja, varför?
- Om tonnageskatten hade införts tidigare i Sverige, hade det gjort skillnad för er?
- Tycker ni att tonnageskattereglerna är tillräckliga som de är?
- Framtid: Hur ser ni på framtiden för ert rederi? Har tonnageskatten någon del i den?
- Om ni skulle investera i nya fartyg, skulle den svenska tonnageskatten vara en faktor som påverkade ert val av flagg på dem?
- Hur ser ni på framtiden för den svenska handelsflottan?
- Tror ni att det krävs andra/ytterligare åtgärder för att stärka Sveriges konkurrenskraft inom sjöfartsnäringen? Isåfall vilka?



## Bilaga 2



---

### Sjöfartsstödet

---

#### **Ett hållbart och långsiktigt sjöfartsstöd – en förutsättning för fler fartyg under svensk flagg**

Sveriges rederier har en långsiktig och ambitiös målsättning om att sektorn inte ska ha några utsläpp. Därför är sjöfarten i Sverige världsledande inom utvecklingen av nya miljölösningar och alternativa bränslen. Exempelvis var Sverige först med landansluten el och svenska företag har utvecklat teknik för att rena fartygens utsläpp med katalysatorer. Den svenska sjöfarten har dock inte bara en stor betydelse för minskade utsläpp från transportsektorn, sjöfarten är även avgörande för Sverige som ett av världens mest exportberoende länder. Mer än 90 procent av den svenska handeln går via sjöfarten. Därutöver har sjöfarten stor potential att utvecklas och är inte beroende av stora och återkommande anslag i infrastrukturinvesteringar.

Dock är sjöfarten ett transportslag som är extremt konkurrensutsatt på global nivå. För att stärka den europeiska sjöfarten tillåter EU att medlemsländerna medger särskilda stöd till sina rederier. I Sverige finns det framför allt två sådana stöd, den s.k. nettomodellen (i dagligt tal kallat sjöfartsstödet) och tonnageskatten.

#### **Sjöfartsstödet**

Analyser visar att för många rederier utgör sjöfartsstödet skillnaden mellan vinst och förlust. Sjöfartsstödet lämnas till arbetsgivare motsvarande den skatt som arbetsgivaren har erlagt på sjöinkomster samt kostnaden för arbetsgivaravgifter och allmän löneskatt för samtliga ombordanställda. Det gäller för dem som arbetar på svenskregistrerade fartyg som är utsatta för internationell konkurrens. Med sjöinkomst menas inkomst till en sjöman för arbete ombord på ett svenskt fartyg eller ett handelsfartyg som är registrerat i en annan stat än Sverige inom EES. Sjöinkomst ger rätt till skattelättnaderna "sjöinkomstavgift" och "skattereduktion för sjöinkomst".

#### **Tonnageskatt**

Tonnageskatten är en efterlängtd reform som trädde ikraft slutet av förra året. Tonnageskatt innebär att företaget betalar skatt på inkomsten beräknat utifrån en schablonmetod och inte på det verkliga resultatet. De flesta medlemsstater i EU med en betydande sjöfartsnäring, har ett tonnageskattesystem. Syftet med införandet av tonnageskattesystemet i Sverige var att bidra till ett konkurrens klimat så att antalet fartyg i det svenska registret ökar. Direktiven till tonnageskattutredningen innebar dock att tonnagesystemet skulle vara offentligfinansierat neutralt och de kostnader som en tonnageskatt innebär ska finansieras inom anslaget. Flertalet finansieringsförslag undersöktes, dock konstaterade utredningen att dessa restriktioner innebar att tonnageskatt-satsningen blev kontraproduktiv vad gäller målet att stärka konkurrenskraften för den svenska sjöfarten.



Införandet av tonnagebeskattning genom schablonberäkningar bedömdes minska skatteintäkterna med 50 miljoner kronor per år fr.o.m. 2017. Regeringen beslutade att satsningen skulle finansieras i tre delar genom att (1) ta 25 miljoner kronor/år från infrastrukturanslagen inom avgiftsområde 22, (2) minska sjöfartsstödet med 20 miljoner samt (3) räntebelägga de överavskrivningar rederierna har när de går in i systemet vilket beräknades ge ytterligare 5 miljoner. Ändringen notifierades av regeringen i december 2016 men har dock ännu inte godkänts av EU-kommissionen (nov. 2017).

Tonnageskattesystemet kan anses vara överfinansierat då förslaget utgick från att det redan år 2017 skulle finnas 23 rederier och 84 fartyg i systemet. Till och med oktober 2017 har endast fyra rederier ansökt om tonnagekatt. Det kommer att ta lång tid innan så många som 23 rederier är ett faktum. Under överskådlig tid behöver egentligen ingen finansiering alls av andra medel göras av systemet.

#### **Slutsats**

Till följd av bristande konkurrensvillkor har den svenska handelsflottan minskat med över 60 procent sedan år 2001. Minskningen av sjöfartsstödet för att finansiera tonnagekatten innebär en kontraproduktiv åtgärd mot målet att stärka den svenska handelsflottans konkurrenskraft. Att staten minskar stödet för att finansiera en annan reform för sjöfarten gör att förutsättningarna för Sveriges sjöfart blir betydligt mer osäkra. Vad svensk sjöfart behöver är ett långsiktigt stabilt system och tydliga förutsättningar.

Svensk Sjöfarts uppmaning: Utöka ramen för sjöfartsstöd i anslaget 1.15 Sjöfartsstöd med 20 miljoner samt dra tillbaka ändringen av Sjöfartsstödsförordningen där minskningen av stödet infördes.

#### Faktaruta sjöfartsstöd:

*Riksdagen beslutade 2001 att införa ett sjöfartsstöd för att ge den svenska sjöfartsnäringen konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders sjöfartsnäringar. Sjöfartsstöd lämnas enligt en förordning till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift för samtliga ombordanställda som arbetar på svenskregistrerade fartyget som huvudsakligen används i internationell konkurrenssatt sjöfart. Analyser visar att sjöfartsstödet är avgörande för svenska rederiers möjlighet att konkurrera på en internationell marknad. Det beviljade sjöfartsstödet uppgick till knappt 1,4 miljarder kronor 2016. I september 2017 var det endast 89 fartyg som innehade sjöfartsstöd vilket är det lägsta någonsin i historien. Den som uppbär stöd ska också ställa praktikplatser till förfogande. Detta försvåras också när den svenskflaggade flottan blir mindre. Dessa rederier ställde 160 utbildningsplatser till förfogande.*

#### Kontakt:

Om ni har några frågor angående sjöfartsstödet kontakta Pia Berglund på [pia.berglund@sweship.se](mailto:pia.berglund@sweship.se) eller 0707-505696

### Tonnageskattesystemets utvecklingspotential

Områdena som berörs nedan är:

- a) Finansieringen
- b) Fartområden
- c) Nedre gräns på storlekar på fartyg som kan omfattas av systemet
- d) Möjligheterna till utbefraktning på s.k. bareboat (skeppslega)
- e) Problematiken runt överavskrivningar (obeskattade reserven)
- f) annat – vad skulle krävas för att färjorna skulle vilja gå in i systemet?

- a) Finansieringen av tonnageskatten

Finansieringen av tonnageskatten delades upp i tre delar. Dels minskas sjöfartsstödet med 1 %, dels ränteläggs den obeskattade reserven dels tar man av infrastrukturbudgeten. Sammanlagt cirka 55 miljoner.

Att ta pengar från sjöfartsstödet är olämpligt eftersom det:

- dels motverkar syftet med tonnageskattesystemet, d.v.s. att behålla fartyg under svensk
- flagg och att öka antalet fartyg i det svenska registret,
- dels står i strid med den särskilda utredarens egen framförda uppfattning att sjöfartsstödet
- är väl fungerande och bör behållas intakt och
- dels även drabbar rederier som inte kvalificerar för att ingå i tonnageskattesystemet.

- b) Fartområden

Fartyg som omfattas av tonnageskattesystemet måste kunna göra detta enligt samma fartområdesavgränsningar som gäller enligt förordningen för sjöfartsstöd (SFS 2001:770) i enlighet med denna förordnings lydelse från 1 juni 2014. Förordningen stipulerar att stödfartyg skall vara utsatta för internationell *konkurrens*, dvs inte, som tidigare var lydelsen, vara sysselsatta i internationell *trafik*. Fartyg som omfattas av svensk tonnageskatt skall vara sysselsatta i internationell *trafik*. Det är en omfattande begränsning att fartyg måste vara sysselsatta i internationell *trafik* för att kunna tonnagebeskattas. Det är olyckligt och motsägelsefullt att dessa båda centrala delar i den svenska sjöfartspolitik, som har sin grund i EU:s riktlinjer för statsstöd till den europeiska sjöfarten, har fått olika målgrupper.

Ett tydligt fall är Gotlandstrafiken, som på grund av sin utsatthet för internationell konkurrens (som har sjöfartsstöd *och tonnageskatt*) kvalificerar för sjöfartsstöd enligt ett särskilt avsnitt i statsstödsreglerna och i den svenska stödförordningen, men inte omfattas av tonnageskattesystemet.

Andra rederier med potentiellt kvalificerade fartyg som nu exkluderas från tonnageskatt, samtidigt som de kan uppbära sjöfartsstöd eftersom de är utsatta för (hård) internationell konkurrens, är t ex rederier med fartyg vars resor rederierna beroende på olika befraktningsförhållanden inte själva kan påverka. Följden av detta blir att deras fartyg mycket väl i konkurrens med utländska fartyg kan komma att fraktas mellan svenska hamnar under några resor. Denna konkurrens sker inte på lika villkor, till de svenska tonnageskattefartygens nackdel. Det finns flera fall där svenska rederier med utlandsflaggade fartyg av detta skäl beslutat att *inte* flagga svenskt och söka inträde i det svenska tonnageskattesystemet.

#### c) Storlek på fartyg

Tonnageskattelagstiftningen (inom Inkomstskattelagen) respektive Inkomstskattelagens avsnitt om sjöfartsstöd anger att endast fartyg över 100 brutto (BT) kan omfattas av tonnageskatt respektive sjöfartsstöd. Detta bör ändras så att det som i Danmark skall gälla att den nedre storleksgränsen är 20 brutto, oavsett om det gäller tonnageskatt eller sjöfartsstöd.

Skälet till detta är att många av de nytillkommande affärsmöjligheter som den svenska sjöfartsnäringsen nu med framgång engagerar sig i omfattar mindre fartyg i storlekar mellan 20 och 100 brutto. Detta omfattar bl a flera av de fartyg som i dagligt tal kallas offshorefartyg där rederierna är aktiva t ex i aktiviteter kopplade till havsbaserad vindkraft. Detta är en växande marknad. Ett av skälen till ändringarna i sjöfartsstödet under 2014 var just att inkludera denna typ av fartyg. Helt uppenbart missade lagstiftaren att ändra storleksgränsen. Det är kontraproduktivt och motsägelsefullt att denna expanderande sjöfartssektor är exkluderad, såväl från tonnageskattesystemet som från sjöfartsstödet.

#### b) + c) Sjöinkomstbegreppet i Inkomstskattelagen

Beträffande fartområden och storlek på fartyg kan spridningseffekter till sjöfartssegment i sk inre fart inte ske eftersom Inkomstskattelagen även innehåller bestämmelser om att en förutsättning för att beviljas sjöfartsstöd är att fartyget trafikerar i när- eller fjärrfart enligt inkomstskattelagens definition och att fartyget, om det går i sådan fart, av Skattemyndigheten skall klassas för s.k. sjöinkomst. Det borde vara ganska enkelt att införa en förändring i Inkomstskattelagen som berättigar de olika sorters, i övrigt kvalificerade, fartyg som kan omfattas av tonnageskattesystemet, att bli berättigade till såväl sjöfartsstöd som tonnageskatt om alla andra förutsättningar är uppfyllda. Detta skulle väsentligt underlätta förutsättningarna för internationellt konkurrensutsatt svensk sjöfart att bedriva sin verksamhet på lika villkor som konkurrenterna har.

#### d) Utbefraktning på bareboat (skeppslega)

I det svenska tonnageskattesystemet begränsas möjligheten för ett tonnagebeskattat kvalificerat företag att inom tonnageskattesystemet frakta ut ett kvalificerat fartyg på barbeboat (per definition innebär det utan besättning) till att inom en tioårsperiod endast kunna göra detta en enda gång under högst tre år.

Utbefraktning på bareboat är en högst normal del av ett rederis affärsverksamhet. Detta framgår även av Promemorian (April 2015) ”Regelförenkling för sjöfarten” som togs fram på



regeringens uppdrag. På förslag av denna utredning förtydligas och kompletteras nu det svenska skeppsregistrets regler så att en särskild anteckning om fartyg som hyrs in eller ut på bareboat görs i en nyinrättad del av registret. Detta genomförs dels för att underlätta svenska sjöfartsföretags affärsverksamhet och dels för att tydliggöra svenska myndigheters ansvarsområden. Inte minst mot denna bakgrund bör det svenska tonnageskattesystemet så långt EU:s statsstödsregler för sjöfart tillåter även omfatta utbefraktning på bareboat charter. Även detta gör de svenska reglerna motsägelsefulla och kontraproduktiva.

e) Problematiken runt överavskrivningar (obeskattade reserven)

Rederier har kunnat mildra eller helt undvika beskattning genom nyinvesteringar i tonnage. Skillnadsbeloppet/överavskrivningen har en resultatutjämnande funktion och varit viktigt för att långsiktigt kunna balansera bättre och sämre tider. Överavskrivningar utgör också en grund för att bedöma rederiets soliditet.

Tendensen under senare år är att finansieringskostnaderna ökar och att de lånevilliga bankerna blir färre och/eller mer restriktiva. Detta ställer större krav på likviditet hos rederierna när nyinvesteringar ska göras.

Befintligt tonnageskattesystem innefattar en risk för att rederiet ska tvingas lösa upp överavskrivningarna. Detta skulle innebära försämrad likviditet och soliditet när skatten på överavskrivningen betalts.

f) annat – vad skulle krävas för att färjorna skulle vilja gå in i systemet?