

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för skatteadministration, skatteavtal  
och tullfrågor  
Att: Marcus Sjögren  
103 33 Stockholm  
[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia  
[Marcus.sjogren@regeringskansliet.se](mailto:Marcus.sjogren@regeringskansliet.se)

Remissyttrande  
Diarienummer: Fi2019/02086/S3

Stockholm 2019-06-18

## **Remiss avseende kompletterande förslag till promemorian några ändringar avseende informationsutbyte på skatteområdet**

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.*

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) har tidigare inkommit med synpunkter på det remitterade förslag kring ändringar avseende informationsutbyte på skatteområdet och har även ombetts inkomma med synpunkter på det kompletterande förslaget. Den nu aktuella promemorian innehåller dels ett förslag om en möjlighet för Skatteverket att kunna förelägga ett rederi att vid ansökan om tonnageskatt inkomma med vissa uppgifter och vid behov förena ett sådant föreläggande med vite, dels ett förslag om att slopa den föreslagna möjligheten för Skatterättsnämnden att begära kompletterande information.

Svensk Sjöfart anser i enlighet med vad som anförts i tidigare remissvar att det generellt är viktigt att Sverige följer och implementerar internationella regelverk och att Sverige mot denna bakgrund bör utbyta den efterfrågade informationen med berörda stater. Föreningen anser emellertid att det är angeläget att hålla ner de administrativa bördorna för svenska företag och myndigheter. Det är därför viktigt att den svenska staten inte går längre än eller adderar ytterligare krav på företagen vid implementeringen av internationella regelverk. Ytterst handlar det om att skapa ett gott företagsklimat i Sverige och att värna jobb och arbetstillfällen i Sverige genom att säkerställa konkurrenskraften för svenska företag.

I enlighet med det tidigare remitterade förslaget ska företag som ansöker om tonnageskattning framgent lämna ytterligare uppgifter. I det nu aktuella förslaget föreslås Skatteverket ges en möjlighet att förelägga ett ansökande företag att inkomma med nämnda uppgifter. Svensk Sjöfart kan konstatera att metodiken i regleringen följer en etablerad metod för att säkerställa att Skatteverket kan avkräva företagen uppgifter som är nödvändiga bl.a. för att Sverige ska kunna fullgöra internationella förpliktelser. På samma gång måste Svensk Sjöfart konstatera att företag som ansöker om tonnageskattning i Sverige rimligen får anses ha uttryckt en önskan om att ingå tonnageskattning i systemet och därigenom kan antas ha ett starkt eget intresse av att tillhandahålla de uppgifter som Skatteverket kan anse sig behöva för att fatta beslut i frågan. Om Skatteverket önskar uppgifter vid ansökan handlar det således i första hand om att tillse att Skatteverket har en bra information om vilka uppgifter som rederiet förväntas inkomma med för att Skatteverket ska kunna behandla en ansökan om tonnageskatt. Föreningen Svensk Sjöfart är därför tveksamma till om det i nuläget föreligger ett faktiskt behov av att införa en möjlighet för Skatteverket att förelägga om att företagen ska inkomma med uppgifter och dessutom förena en sådan begäran med vite. Detta särskilt som det rör sig om uppgifter som inte tidigare har efterfrågats i samband med en ansökan, rimligen saknas såldes empiri som visar på att det är ett problem som kräver att en statlig myndighet ska kunna utfärda vite för att företagen ska inkomma med de aktuella uppgifterna.

Svensk Sjöfart är som ovan nämnts tveksamma till att den föreslagna regleringen är nödvändig, men för den händelse att regeringen ändå väljer att föreslå riksdagen en sådan ändring i Skatteförfarandelagen är det särskilt angeläget att det finns en tydlighet kring vilka uppgifter och under vilka förhållanden dessa ska redovisas. Svensk Sjöfart önskar därför erinra om föreningens tidigare remissvar i frågan, rörande vilka uppgifter som ska rapporteras och att ett företag vid ansökningstillfället endast kan lämna information som är känd vid ansökningstillfället, samt att det är angeläget att så långt det är möjligt hålla nere den administrativa bördan för företagen genom att i första hand utbyta information mellan berörda skattemyndigheter.

Föreningen vill också kommentera slutsatsen i konsekvensanalysen att det är relativt få företag som har ansökt om tonnageskattning i Sverige, varför den samlade administrativa bördan är liten. I denna del måste det inledningsvis konstateras att skälet till att relativt få företag ansökt om tonnageskattning i Sverige är att förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet i Sverige är något sämre än i många andra jämförbara länder, (exempelvis Danmark, Norge och Nederländerna). Under senare år har dock ett antal vällovliga initiativ tagits för att stärka förutsättningarna för rederier i Sverige, inte minst införandet av ett tonnageskattesystem. Införandet har bidragit till att antalet fartyg under svensk flagg ökat på senare år och föreningen har uppfattat ett visst ökat intresse både för svensk tonnageskattning och svensk flagg, även från rederier i andra EU-länder. För att Sverige ska stå sig i den internationella konkurrensen och det svenska systemet verkligen ska bli attraktivt behöver dock ett antal mindre justeringar göras för att öka attraktiviteten i det svenska systemet. Detta handlar exempelvis om att ett rederi som går på långtidscharter i våra farvatten behöver gå till den destination beställaren önskar och vid trafik i närområdet kommer ett fartyg i många fall att angöra Sverige i högre utsträckning än vad som är förenligt med det svenska tonnageskattesystemet. Andra exempel är att förbättra möjlighet att chartra ut fartyg (vilket är ett sätt för ett rederi att exempelvis hantera en nedgång i konjunkturen) samt att se över storlek och typ av fartyg som kan ingå i tonnageskattesystemet. Åtgärder i denna del bedöms avsevärt öka attraktiviteten för ett svenskt

tonnageskattesystem och därigenom de svenska skatteinkomsterna från såväl tonnageskattesystemet som från annan kringliggande verksamhet. Även om det i dagsläget således rör sig om få företag kan antalet ansökningar framgent komma att öka om regeringen väljer att fortsätta det arbete man påbörjat med att förbättra förutsättningarna för sjöfart i Sverige. Oaktat om det rör sig om ett mindre eller större antal företag är det dock viktigt att också beakta den administrativa bördan för ett enskilt företag. Inom sjöfartssektorn har företagen generellt sett i högre grad än inom andra sektorer verksamhet i flera länder. Att så är fallet följer i stort av verksamhetens natur (trafik mellan olika länder), i många fall är också en lokal etableringen i ett land en förutsättning för att kunna bedriva trafik i det aktuella landet. Ett exempel på det senare är USA, där den s.k. Jones Act innebär att i princip enkom amerikanska rederier kan bedriva cabotage på den amerikanska hamnen, varför företag som önskar bedriva trafik i USA behöver etablera verksamhet i USA. I och med att detta är fallet är det särskilt angeläget att lagstiftningen och myndigheternas begäran om vilka uppgifter som företagen ska lämna är tydlig, att uppgifter inte samlas in mer än en gång och att uppgifter i första hand ska utbytas mellan myndigheter för att så långt möjligt förenkla för företagen.

Vad avser förslaget om att inte inför någon möjlighet för Skatterättsnämnden att uppmana en sökande i ansökan att komma in med kompletterande uppgifter konstateras att Skatterättsnämnden anser att Skatteverket är mer lämplig att inhämta efterfrågade uppgifter. Föreningen har ingen invändning i denna del.

Stockholm som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson