

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

Remissyttrande
Diarienummer: Fi2021/04066

Stockholm 2022-02-04

Remissvar Svensk Sjöfart – EU kommissionens förslag till rådets direktiv om en global minimiskatt för multinationella företag inom EU

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 sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

Övergripande

Svensk Sjöfart välkomnar inledningsvis en så likartad implementering som möjligt av skatteregler inom EU och är därför positiva till Kommissionens förslag om ett direktiv för införandet av de minimiskattenivåer som OECD beslutat om. Ett sådant förfarande kan bidra till att minska de faktiska skillnaderna mellan olika nationella skattesystem och därmed till mer likartade förutsättningar att bedriva verksamhet i olika länder inom EU. Det nu aktuella förslaget tar sikte på en harmonisering av minimiskattenivåer och innehåller dessutom ett flertal regler för hur underlaget för beskattning ska beräknas. Det senare har självfallet betydligt större effekt för syftet med OECD:s beslut än själva miniminivån. Harmonisering underlättar dock för företagen vid verksamhetens bedrivande. Svensk Sjöfart vill understryka vikten av att långsiktigt få tillstånd mer likartade tolkningar och tillämpningar av redan befintliga regler inom unionen. Ett sådant arbete kan i minst lika hög grad förenkla för

företagen och bidrar dessutom till att minska de faktiska skillnader som föreligger mellan olika länder inom unionen.

I sammanhanget kan det konstatera att trots det arbete som har bedrivits inom EU så föreligger faktiska skillnader mellan länderna inom EU både vad gäller uppbyggnad och utformning av skattesystemen. Även inom de områden där det finns gemensamma direktiv finns skillnader vad gäller tolkning och tillämpning av existerande direktiv. Ovan på detta införs inte sällan olika typer av nationella incitament, etc. i syfte att attrahera vissa verksamheter eller för att styra i en viss riktning vilket gör att det föreligger en rad materiella skillnader mellan skattesystemen inom unionen.

Det nu aktuella direktivförslaget utgör en del av ett omfattande regelarbete som har pågått under flera år med att adressera skatteflykt, vilket utgör en angelägen fråga. Arbetet har inneburit ett flertal nya lagar nationellt och omfattande krav för företagen med en ökad administration och redovisning som följd. Med hänsyn till att företag som bedriver verksamhet i flera länder inom unionen har att följa de regler som gäller enligt respektive lands lagstiftning inom unionen förefaller det dock något märkligt att staterna i stället för att harmonisera grunderna i skattesystemen sinsemellan istället har fokuserat arbetet på att reglera vilka aktiviteter som ska beskattas enligt vilket lands lagstiftning. Med hänsyn till att det senare utgör en både mer omfattande och omständligt sätt att reglera det hela, såväl som en ökad administrativ börda för företagen. Med hänsyn till den administrativa bördan de nya reglerna riskerar att medföra skulle det exempelvis kunna övervägas om det exempelvis skulle vara möjligt att upprätta en "vit lista", med stater där skattenivåerna är tillfyllest. Företag som enbart har verksamheter i dessa länder skulle därmed kunna undantas från den typ av krav som nu föreslås. Ett sådant förfarande skulle avsevärt förenkla för företagen att säkerställa att man efterlever alla gällande bestämmelser.

Med de nu aktuella reglerna uppstår dessutom en rad frågetecken kring hur de aktuella reglerna är tilltänkta att tillämpas, särskilt för kapitalintensiva verksamheter. Exempelvis är det inte helt lätt att förstå hur det är tänkt att investeringstung industri, ska beaktas om man under ett par år gör mycket stora investeringar, exempelvis för att möta klimatomställningen. Om en koncern under dessa förutsättningar återinvesterar i verksamheten hur ska kravet på minibeskattnings tillämpas? För företagen är det ytterst angeläget att det finns en tydlighet kring hur regelverket ska tolkas och tillämpas.

Mot bakgrund av det omfattande internationella arbete som pågått under flera år finns det dessutom skäl att se till att genomförandet av det nu aktuella direktivet för genomförande av OECD:s pelare II sker parallellt och helst samtidigt som genomförande av de regler som återfinns under pelare I inom OECD. Svensk Sjöfart menar att ett förfarande där dessa två regelpaket genomförs parallellt och samtidigt är nödvändigt för att säkerställa att syftet nås med hela det paket som OECD förhandlat fram.

Rederiverksamhet med intäkter från internationell sjöfart

Rederier som ägnar sig åt internationell sjöfart har eller bedriver verksamhet i eller mot flera länder. Beroende på vilken typ av sjöfart som bedrivs, så kan ett rederi i den fartygsrelaterade verksamheten omfattas av specifika skattesystem så som ex. tonnageskatt eller av traditionell beskattning. Det är

heller inte ovanligt om att rederier bedriver viss verksamhet i anslutning till rederiverksamheten, det kan handla om sådant som utgör en del av transportverksamheten som ex. viss lastning eller biljettförsäljning. I likhet med andra företag kan rederier naturligtvis även bedriva annan verksamhet som då naturligtvis omfattas av traditionell beskattning.

För intäkter från internationell sjöfart föreslår Kommissionen i enlighet med OECD:s modellregler att intäkterna undantas de nu aktuella reglerna. Beskattning ska i stället ske i enlighet med de principer som finns i flertalet nationella skattesystem, vanligen genom så kallade tonnageskattesystem. Intäkterna från internationell sjöfart beskattas i dessa fall inte på faktiskt resultat ett enskilt år utan den beskattningsbara inkomsten beräknas på intjäningsförmåga (baserat på fartygets storlek). Metoden innebär ingen möjlighet till periodiseringar, avsättningar eller för den delen avdrag. Skatt utgår dessutom oavsett om företaget gör vinst eller inte. För rederierna skapas å andra sidan förutsägbarhet, enkel hantering och dessutom flexibilitet att köpa och sälja fartyg vid rätt tidpunkter i förhållande till efterfrågan på marknaden. Inom EU finns dessutom gemensamma riktlinjer för hur tonnageskattesystemen får utformas, varvid tonnageskattesystemen på det hela taget är harmoniserade i hög grad inom unionen. Den skattemässiga konkurrens som direktivförslaget åsyftar att minska föreligger därmed inte på samma tydliga sätt mellan merparten av länderna inom unionen. De skattemässiga incitamenten att välja det ena eller andra av dessa länder inte därmed inte avgörande mellan de länder som har en aktiv sjöfartspolitik. I detta sammanhang önskar Svensk Sjöfart särskilt understryka vikten av att Sverige säkerställer att det svenska tonnageskattesystem justeras så att det kommer i linje med vad som gäller i våra grannländer och bl.a. inkluderar fler typer av sjöfart och verksamheter. Detta i syfte att stärka förutsättningarna för svenska rederier, värna sjöfartskompetensen i Sverige samtidigt som det kan bidra till att öka intäkterna från det svenska tonnageskattesystemet.

När det gäller sjöfart bör det särskilt noteras att den verksamhet som beskattas i huvudsak bedrivs utanför staternas territorium, dvs. på internationellt vatten. Verksamheten går därmed inte är att likställa med den som sker inom ett lands territorium. OECD har mot denna bakgrund, sedan länge haft etablerade principer för hur intäkterna från internationell sjöfart ska beskattas. Enligt dessa principer så är det i den stat där fartyget är registrerat och i den stat där den tonnagebeskattade verksamheten har sin hemvist som beskattning sker. Dessa principer är beprövande och fungerar förhållandevis väl.

Svensk Sjöfart välkomnar, således det föreslagna undantaget i artikel 16 i direktivförslaget. En central fråga i sammanhanget är vad som utgör ”internationalshipping income” respektive ”qualified ancillary internationalshipping income”. I båda fallen listas ett antal punkter som anses omfattas. Det är generellt viktigt att dessa utformas så tydligt som möjligt i syfte att undvika olika tolkningar inom unionen. I och med att det inom unionen finns riktlinjer för vilka verksamheter som får anses ingå/omfattas av tonnagebeskattning förordas att det säkerställs att regelverken i dessa delar inte avviker från vart annat, exempelvis genom att det i direktivet införa en hänvisning till att de verksamheter som omfattas av ”State Aid Maritime guidelines” är de som också omfattas av undantaget i artikel 16. På så sätt bör det kunna säkerställas både att tolkningen blir densamma inom unionen och att de stater som har tonnageskattesystem på plats inte behöver genomföra omfattande justeringar av dessa med anledning av det nu aktuella direktivet.

Svensk Sjöfart önskar i sammanhanget uppmärksamma Finansdepartementet på att utformningen av undantaget för internationell sjöfart enligt OECD:s och Kommissionens förslag inte till 100% överensstämmer då det finns en mindre skillnad hur så kallad "slot chartering" kategoriseras under (internationalshipping income" eller "qualified ancillary internationalshipping income"). Frågan har mindre praktisk betydelse för svenska rederier men det finns fördelar med att OECD:s och EU:s regelverk så långt möjligt är likalydande för att undvika eventuella skillnader mellan EU och övriga världens tillämpning.

I förhållande till de svenska tonnageskattereglerna bör Finansdepartementet dessutom notera att skrivningen i artikel 16.2 tar sikte på att den strategiska eller ekonomiska ledningen anges för flottan/per rederi (uttryckt som "all ships"). I det svenska tonnageskattesystemet anges detta för varje enskilt fartyg. Svensk Sjöfart stödjer dock kommissionens förslag och har tidigare även framfört att det svenska tonnageskattesystemet bör ändras så att det motsvarar vad som är normen inom unionen i övrigt, dvs att den strategiska och ekonomiska ledningen bedöms på rederi-nivå och inte för enskilda fartyg, samt att det är den strategiska eller ekonomiska ledningen som krävs och inte både och.

Övriga synpunkter

Vidare anser Svensk Sjöfart att det är angeläget att så långt möjligt hålla ner de administrativa bördorna för svenska företag. Med det nu aktuella direktivförslaget kommer de företag som kommer att omfattas av direktivet att behöva ta fram en mycket omfattande redovisning. I många delar saknas exempelvis idag den detaljeringsnivån på koncernnivå som kommer att behövas för att kunna fullgöra skyldigheterna enligt direktivet. För att åstadkomma detta kommer utveckling av olika IT-system och interna rutiner så väl som krav på formerna för redovisning från eventuella dotterbolag att bli nödvändiga. I sammanhanget är det dessutom viktigt att påpeka att till följd av verksamhetens internationella karaktär påläggs rederier genom denna typ av regelverk en regelbörda som i grunden är tilltänkta för de allra största multinationella företagen i världen. Även om det finns några rederier globalt som tillhör denna kategori företag så är det viktigt att understryka att lejonparten av Europas rederier är små, icke börsnoterade familjeföretag. Att värna dessa och andra företags konkurrenskraft i Europa är helt avgörande och får inte tappas bort när denna typ av reglering tas fram för att reglera verksamheten för ett fåtal företag.

Med hänsyn till de utmaningar som finns vad avser implementeringen av regelverket för företagen är det synnerligen angeläget att företagen ges tid för att implementera ett eventuellt nytt regelverk inom området. Med hänsyn till att det rör sig om ett i grunden internationellt regelverk som ska implementeras i flera länder och där företagen är beroende av att de regler som ska gälla enligt respektive lands beslut finns tillgängliga. Denna typ av grundläggande ändringar, där i princip en ny skattebas skapas, föranleder dessutom behov av att genomföra anpassning och justering av såväl IT-system som interna rutiner är det synnerligen angeläget att företagen ges tillräckligt med tid för att hinna med genomförandet. Förslagsvis utsträcks den effektiva tiden för implementering med minst ett år.

I övrigt önskar Svensk Sjöfart ansluta sig till det yttrande som näringslivets skattedelegation lämnat.

Svensk Sjöfart står även till förfogande för att vid behov bidra med ytterligare underlag och information under de kommande förhandlingarna i syfte att bidra till en så bra reglering som möjligt.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson