

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Finansdepartementet

Skatte- och tullavdelningen

Enheter för skatteadministration, skatteavtal och tullfrågor

Diarienummer: Fi2023/02053

Stockholm 2023-09-25

Remissvar Svensk Sjöfart – En reformerad tullunion

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 ge följande synpunkter.

Svensk Sjöfart består av rederier som tillhandahåller europeiska och internationella transporttjänster till sjöss. I egenskap av rollen som sjötransportör är vi beroende av väl fungerande momshantering för transporttjänster där vi inte ska drabbas av administrativt krångel. Vi är mer exakt beroende av att fartygstransportörer inte drabbas av begränsning av momsbefrielse för transporttjänster vid export av varor om tjänsterna inte faktureras till exportören eller importören.

Vi anser att denna tolkning av Sverige med flera medlemsstater dessutom är rättsligt felaktig.

Tolkningen har inte bara åsidosatts av nyare rättspraxis, utan den är också oförenlig med andra EU-förordningar, nämligen unionens tullkodex. Faktum är att den felaktiga tolkningen av domen, EU:s riktlinjer och det icke-harmoniserade genomförandet mellan medlemsstaterna skapar en oproportionerlig administrativ börda och kostnader för alla intressenter i transportförsörjningskedjan och för medlemsstaternas skattemyndigheter. Det innebär också betydande rättsosäkerhet, särskilt för många små och medelstora företag som är involverade i sektorn.

Sommaren 2023 stod Svensk Sjöfart genom den europeiska redarorganisation ECSA bakom [Joint statement supporting petition N° 0276-2022 to retain the broad application of economic VAT exemption for transport and other services directly linked to export of goods.](#)

Frågorna som berörs däri är av stor vikt att de hanteras för att inte drabba ytterligare transportföretag med drakoniska följder. Vi hänvisar till detta brev via ovan länk och föreslår att dessa synpunkter iaktas i detta remissförfarande.

Av ovan skäl anser vi att ta till *Nya tullrättsliga påföljder* såsom en höjning av tulltillägget i enlighet med EU-förslaget vore dåligt.

Svensk Sjöfart tillstyrker Svenskt Näringslivs såväl som Sveriges Skeppsmäklareförenings svar i denna bemärkelse och har som utgångspunkt att såväl administrativa som straffrättsliga sanktionsavgifter på tullområdet behövs för att bekämpa illegal handel och brottslig verksamhet. *Däremot* är det viktigt att de administrativa sanktionsavgifterna, såsom tulltillägg, är *rimliga* och *proportionerliga* i förhållande till felaktighetens art och risken för skattebortfall för staten.

Nuvarande svenska utformning av tulltillägget kan ses som proportionerligt med anledning av att tillägget görs med en fast procentsats om 20 procent och med nio procent för de fall felaktigheten avser avdragsgill importmoms. Standardsatsen om 20 procent ligger i linje med nuvarande skattetilläggsregler och det finns likabehandlings- och konkurrensskäl för att inte ha avvikande regler beroende på om det är Tullverket eller Skatteverket som är beskattningsmyndighet för importmoms eller punktskatter. Svensk Sjöfart är i likhet med regeringen kritisk till EU-kommissionens förslag och anser att en höjning av tulltillägget i enlighet med förslaget vore en olycklig utveckling. Skärpta regler för tulltillägg, som i huvudsak kommer att drabba seriösa företag som försöker göra rätt men där det emellanåt uppkommer enstaka oavsiktliga misstag och förbiseenden, underlättar inte för den legala handeln.

Ett tulltillägg på 20 procent är kännbart för de flesta företag. Om föreslagna ändringar måste genomföras i svensk rätt bör tulltillägget bestämmas till angivna miniminivåer och tillämpas enbart på tullavgifter och inte på punktskatter och importmoms som Tullverket är beskattningsmyndighet för. En sådan avgränsning skulle möjliggöra en fortsatt likformighet i hanteringen av straffavgifter oavsett om det är Tullverket eller Skatteverket som är beskattningsmyndighet för punktskatter och moms.

Svensk Sjöfart anser att regeringen skyndsamt ska hantera problemet med uppkomna inlåsnings effekter avseende importmoms vid förbiseenden i tullhanteringen i Sverige. Situationen har förvärrats av att Tullverket försöker kringgå HFD:s praxis avseende importmoms, trots att aktuella HDF-domar utgör gällande rätt och ska följas.

Redan idag finns det nämligen stora problem med Tullverkets strafftillämpning när rena misstag begås. Vi är väl medvetna om sjötransportföretag som mottagit tullkrav på flera miljoner för att de av misstag råkat kryssa i fel ruta vid inrapporteringen för Maritime Single Window (MSW). Det värsta exemplet gäller ett företag som fått brev från Tullverket där de överväger att påföra medlemsföretaget 206 miljoner i avgifter, till följd av att ett misstag begåtts! Det har alltså inte funnits vare sig uppsåt eller någon som helst egen vinning vid inrapporteringen, det har bara blivit fel.

Om en fartygsagent kryssar i en ruta som visar på en anmälan av lossning av gods, och samtidigt skickar in alla dokument som behövs för lastning, då kan vi inte som idag ha ett system som raderar de bifogade dokumenten och som inte ens går att rätta i efterhand då den rapporterade fartygsagenten upptäckt sitt misstag. I stället kan alltså företaget få ett tullkrav på 2, 20, eller 206 miljoner kronor. Alla dessa kravbrev, och fler därtill, har vi sett i sjöfartsbranschen den senaste åren.

Momsen ska inte användas som sanktionsverktyg vilket Tullverkets nuvarande tillämpning medför med stora problem för näringslivet som följd. I stället vore det mer ändamålsenligt om det fanns bestämmelser om böter eller annan sanktionsavgift som Tullverket kan påföra vid bristande efterlevnad, såsom vid olaga införsel, som kan debiteras den felande parten.

Stockholm som ovan,



Anders Hermansson, VD Svensk Sjöfart