



Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt- och punktskatter
103 33 Stockholm
Fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia
johan.magnander@regeringskansliet.se

Remissyttrande
Diarienummer: Fi2020/02542/S2

Stockholm 2020-11-25

Remissvar - Svensk Sjöfart avseende betänkandet en ny mervärdesskattelag (SOU 2020:31)

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 givits tillfälle att yttra sig över ovan rubricerat betänkande kring en ny mervärdesskattelagstiftning. Svensk Sjöfart välkomnar generellt ambitionen att skapa en ny och enklare struktur för mervärdesskattelagstiftningen. Utredningen har i denna del genomfört ett stort arbete och den föreslagna lagen innebär ett tydligt fall framåt. På samma gång måste det konstateras att lagstiftningen är omfattande med sammanlagt inte mindre än 24 kapitel, varav vissa med hela 99 paragrafer så som i kapitel 10. Enbart omfattningen på lagstiftningen innebär att denna blir svårgenomtränglig, ytterligare förenklingar är därför – om möjligt – mycket eftersträvarsvärda. I syfte att göra lagstiftningen mer lätthanterlig föreslår Svensk Sjöfart dessutom att de mest volymösa kapitlen som ex. kapitel 10, delas upp i flera kapitel och möjligheten att införa underrubriker ses över för att förenkla för både näringslivet och statliga myndigheter som ska tillämpa lagstiftningen. Detta skulle exempelvis kunna åstadkommas genom att de delar som avser export respektive import samt unionsinterna transaktioner bryts ut ur kapitel 10 och placeras i var sitt eget kapitel.

Sjöfarten är i huvudsak internationell till sin natur och flera av Svensk Sjöfarts medlemmar bedriver verksamhet i flera länder inom EU. Rederier möter därför i hög utsträckning olika länders moms- och skattlagstiftning. Tillkomsten av EU:s mervärdesskattedirektivet har inneburit en ökad harmonisering, men alltså föreligger materiella skillnader i framförallt tillämpningen av

momslagstiftningen mellan länderna. Dessa skillnader mellan länderna innebär både en osäkerhet och ökade administrativa bördor för rederierna. Om dessa skillnader kan minskas ytterligare så underlättar detta både administrativt och kostnadsmissigt för företagen. Inom sjöfarten kan rederier dessutom hamna i en situation där en tolkning gäller på utresan och en annan på hemresan, eller en helt annan tolkning om fartyget väljer en viss rutt framför någon annan. Enligt Svensk Sjöfart är det angeläget att säkerställa att tillämpningen så långt möjligt blir den samma så att konkurrensförutsättningarna mellan olika aktörer inte snedvrids. Ett exempel på en sådan är den tolkning som EU:s mervärdesskattekommitté enades om vid sitt 103 möte i april 2015, där det konstaterades att i moms-sammanhang så avser begreppet ”high seas” (öppet hav) området utanför en stats territorium. Medlemsstaterna diskuterade även vad som gäller i fråga om omfattning av trafiken och hur detta ska betraktas och konstaterade då följande: ”When a vessel carrying passengers for reward or used for the purpose of commercial, industrial or fishing activities qualifies as effectively and predominantly used for navigation on the high seas, the exemptions provided for in Article 148(a), (c) and (d) of the VAT Directive shall apply to all transactions in respect of that vessel in their entirety, subject however to the other conditions governing the exemptions being met”.

Ett annat exempel på skillnader i tillämpningen är vid så kallad bareboat charter som sker i fler än ett led, vilket förekommer exempelvis när kapaciteten behöver anpassas till ett förändrat marknadsläge för en viss trafik. Denna lösning tillämpas med andra ord när operatören inte längre har behov av fartyget utan hyr det vidare till en annan operatör med behov av ökad kapacitet i sin trafik för en längre eller kortare period. Sverige har valt att beskatta de första leden så att enbart den slutliga operatören får tillämpa undantaget. Det kan i detta sammanhang konstateras att ett flertal EU länder tillämpar och tolkar momsreglerna på så sätt att man tillämpar undantaget i alla leden. En harmoniserad tillämpning runt denna fråga hade varit önskvärd och hade underlättat för rederinäringen.

Tillämpningen av ovanstående har kommit att bli ytterst olika mellan staterna, där flertalet stater utgår från huruvida fartyg är godkända för eller bedriver internationell trafik, medan den svenska tillämpningen i allt högre grad rör sig mot en tillämpning där svenska myndigheter genomför en granskning för varje enskild resa. En sådan tillämpning är ytterst opraktisk och skapar osäkerhet för svenska rederier, dessutom måste detta givet det relativt begränsade antalet kontrollobjekt leda till oproportionerligt höga kontrollkostnader för Skatteverket. Detta särskilt om myndigheten ska köpa in och granska fartygens rörelsemönster via ex. AIS system. Detta medan andra länder i betydligt högre utsträckning använder sig av en koppling till vilken trafik ett fartyg i huvudsak bedriver. Dessutom finns i flertalet andra länder en betydligt närmare koppling mellan att fartyget innehar giltiga certifikat för internationell trafik och verkar på den internationella sjöfartsmarknaden för att komma i fråga för en viss skattemässig hantering. En ordning som tillser att fartyg som verkar på den internationellt konkurrensutsatta sjöfartsmarknaden opererar under samma villkor oavsett flaggstat är eftersträfvärd. I den nuvarande tillämpningen av moms-lagstiftningen finns en tydlig sådan problematik där den svenska tillämpningen avviker från den i flera EU länder genom att den svenska tillämpningen av direktivet bygger på att transporter som går in på en annan stats territorium (som angränsar direkt till det svenska, (dvs. en utrikes resa men som inte passerar öppet hav), så ska resan inte betraktas som internationell trafik. Det undantag som i övrigt finns för internationell trafik blir

därmed inte tillämpligt. Utöver de gränsdragningsproblem detta kan ge upphov till så tillämpas momsregelverket således olika inom EU, då flera andra stater istället anser att resan bedöms utifrån om fartygen lämnar det egna territoriet. En enhetlig tillämpning inom unionen i dessa delar skulle säkerställa konkurrens på mer lika villkor än idag och dessutom underlätta för rederierna.

Svensk Sjöfart tolkar utredningens förslag som att ambitionen inte är att föreslå materiella ändringar vad avser momsreglerna för fartyg som används på öppna havet, utan huvudsyftet har varit att i denna del omstrukturera och samla regelverket i en samlad lagstiftning. Svensk Sjöfart tolkar det således som att utredningen inte föreslår några materiella ändringar för sjöfarten jämfört med vad som angavs i proposition 2017/18:16 *Mervärdesskatt vid omsättning som avser fartyg samt deklarationstidpunkt i vissa fall* och noterar att det som infördes i 3 kap. 21a § av den tidigare mervärdesskattelagen också återfinns i det nya förslaget i bl.a. i 3 kap. 4§ (avseende varor) och i 10 kap. 71–75§. Detta välkomnas, Svensk Sjöfart anser dock att det vore en fördel om en referens görs i förarbetena till ovan nämnda proposition för att undvika oklarheter för framtiden kring den materiella tillämpningen av regelverket.

Utredningen påpekar vid flera tillfällen vikten av att den svenska lagstiftningen ska ligga så nära mervärdesskattedirektivet som möjligt. En inriktning som stöds av Svensk Sjöfart. I den föreslagna lagstiftningen vad avser varor (jmf 3kap. 4§), så finns dock en materiell skillnad mellan direktivet och hur detta föreslås implementeras i svensk rätt. I artikel 148 av mervärdesskattedirektivet anges att varor anses inkludera produkter för "... för bunkring, tankning och proviantering av fartyg som används på öppna havet...". Även om det i och för sig kan antas att varor i detta fall rimligen bör tolkas brett och således avser alla typer av varor, så blir det otydligt hur detta ska förstås i och med att *bunkring* inte uttryckligen nämns för sjöfarten. Som jämförelse kan nämnas att för luftfarten så nämns motsvarande verksamhet uttryckligen under en egen punkt i lagförslaget trots att frågan både för sjö och luftfart hanteras på samma sätt både för sjö- och luftfart. För att undvika eventuella otydligheter i frågan i den framtida svenska tillämpningen föreslås att för den havsgående sjöfarten används samma ordalydelse som i mervärdesskattedirektivet. På så sätt kan det säkerställas att den svenska tillämpningen inte avviker från den i direktivet.

På motsvarande sätt är det inte klart för Svensk Sjöfart om de undantag som följer av artikel 148 c och 148 d fullt ut framgår av den föreslagna formuleringen i 6 kap 50§. I direktivet talar i dessa delar om "...Leverans, ombyggnad, reparation, underhåll, befaktning och uthyrning av fartyg.../ [och] /...utrustning/" inklusive andra tjänster som behövs för fartyg och deras laster. Det är inte helt klart för föreningen om alla dessa åtgärder inryms i begreppet tjänster som används i 6 kap. 50§ eller om det avses att det ska vara en materiell skillnad mellan den svenska implementeringsförslaget och direktivet. I syfte att undvika framtida oklarheter i frågan föreslås att den svenska regleringen så långt möjligt utformas som skrivningen i artikel 148, alternativt att frågan berörs på ett tydligt sätt i förarbetena till lagstiftningen för att skapa tydlighet i frågan.

Svensk Sjöfart noterar att utredningen föreslår att bestämmelsen i 2 kap. 4 § 1 LFS om skattefrihet vid import för varor som levereras till fartyg och luftfartyg slopas. Detta då motsvarande enligt utredningen ändå följer av annan reglering. Under förutsättning att den faktiska tillämpningen blir den samma så tillstyrker Svensk Sjöfart förslaget.

Slutligen noterar Svensk Sjöfart införandet av ett nytt tredje stycke i 13 kap. 29§ kopplat till avdragsrätten, utöver att det är oklart om utredningen avser att genom detta tillägg åstadkomma en materiell ändring av tillämpningen i denna del så blir tillägget otydligt i förhållande till mervärdesskattedirektivets regler. Om syftet från utredningens sida motsatt är att åstadkomma en materiell förändring, så saknas såväl en analys av förslaget och tydliga överväganden kring möjliga effekter av ett sådant förslag. Svensk Sjöfart föreslår att, även i denna del, så bör den svenska lagstiftningen ges en utformning som följer den som återfinns i mervärdesskattedirektivet.

Svensk Sjöfart ansluter sig i övrigt till de synpunkter som Näringslivets skattedelegation anfört i sitt remissyttrande.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson