

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

birgitta.fors.almassidou@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: Fi2025/00675

Stockholm 2025-05-23

Remissvar Svensk Sjöfart – Promemorian Ytterligare kompletteringar till bestämmelserna om tilläggsskatt för företag i stora koncerner

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. Förslaget utgör komplettering till redan föreslagna lagförslag om tilläggsskatt för företag i stora koncerner, lagen (2023:875) om tilläggsskatt.

Svensk Sjöfart vill återigen påminna om sjöfartens särskilda natur. Sjöfart bedrivs på en internationell öppen marknad med betydande konkurrens. Verksamheten bedrivs dessutom i huvudsak utanför staternas territorium, dvs. på internationellt vatten. Sjöfarten går därmed inte direkt att likställa med annan industri som bedrivs inom ett lands territorium, med eller utan import och export av insatsvaror eller slutprodukter. Detta på samma gång som rederierna ofta angör eller har kontor i flera länder för att kunna fullgöra så väl en effektiv lasthantering och logistik såväl som för att fullgöra olika typer av myndighetskrav så som ex. tull eller andra rapporteringsformaliteter. Verksamheten för ett rederi blir därmed även om det är ett relativt litet rederi med transporter mellan ett fåtal länder på uppdrag av en enstaka lastägare fort väldigt komplex. OECD har mot denna bakgrund, sedan länge haft etablerade principer för hur intäkterna från internationell sjöfart ska beskattas. Enligt dessa principer är huvudregeln att det är i den stat där fartyget är registrerat och i den stat där den tonnagebeskattade verksamheten har sin hemvist som beskattning sker. Svensk Sjöfart har tidigare anfört att det finns delar av det föreslagna systemet som inte harmoniserar med de gängse reglerna om tonnage-system som finns i Europa, vilket är olyckligt och komplicerar tillämpningen för rederier och de nationella skattemyndigheterna.

Beroende på vilken typ av sjöfart som bedrivs, så kan ett rederi i den fartygsrelaterade verksamheten omfattas av ex. tonnageskatt eller av traditionell beskattning. Det är heller inte ovanligt 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.

Bakgrund

Genom lagen om tilläggsskatt genomfördes direktivet om säkerställande av en global minimiskattenivå för multinationella koncerner och storskaliga nationella koncerner i unionen (minimibeskattningsdirektivet) baserat på de modellregler avseende en global minimibeskattning som arbetats fram inom ramen för OECD/G20:s så kallade inkluderande ramverk (IF). Lagen om tilläggsskatt trädde i kraft den 1 januari 2024, men arbetet med att utforma och förtydliga reglerna fortsätter. IF har antagit flera administrativa riktlinjer som ger vägledning kring hur lagen ska tillämpas i praktiken. Dessa riktlinjer har publicerats i februari, juli och december 2023 och har endast delvis beaktats i den antagna lagen om tilläggsskatt. Redan i förarbetena inför lagen om tilläggsskatt aviserades att ny lagstiftning skulle tillkomma. Den 24 maj 2024 antog IF ytterligare sådana administrativa riktlinjer som publicerades i juni 2024.

I den utsträckning det är fråga om förtydliganden och exempel så omfattas riktlinjerna redan av de bestämmelser som finns i lagen om tilläggsskatt. Lagen om tilläggsskatt för företag i stora koncerner behöver dock kompletteras med ytterligare eller ändrade bestämmelser. Detta gäller till den del som det är nödvändigt med ny lagstiftning med anledning av dessa administrativa riktlinjer. Frågan om sanktionslätnader Safe Harbours and Penalty Relief tas dessvärre inte om hand här, utan i ett annat lagstiftningsprojekt. Vidare förklaras att de administrativa riktlinjerna från januari 2025 inte omfattas av denna promemoria. Eftersom arbetet ännu inte är avslutat kommer det sannolikt att antas ytterligare administrativa riktlinjer framöver.

Inledning

Svensk Sjöfart ställer sig bakom Näringslivets Skattedelegations remisytttrande och kommer nedan att kommentera vissa av de förteelser som tas upp där samt andra frågor som specifikt är av vikt för sjöfarten. Givet behovet av ökad konkurrenskraft och den utveckling vi ser i USA, finns det också anledning att reflektera hur Europa och dess företag kan klara sig i händelse av motåtgärder mot europeiska företag som implementerar pillar II.

Svensk Sjöfart välkomnar inledningsvis en så likartad implementering som möjligt av skatteregler inom EU och är därför i grunden positiva till en ökad harmonisering mellan länderna. Det svenska lagförslaget som följer av EU-direktivet om säkerställande av en global minimiskattenivå för multinationella koncerner och storskaliga nationella koncerner i unionen kan på sikt bidra till att minska de faktiska skillnaderna mellan olika nationella skattesystem och därmed till att skapa mer likartade förutsättningar att bedriva verksamhet i olika länder inom EU. Harmonisering underlättar för företagandet och Svensk Sjöfart vill understryka vikten av att långsiktigt få till stånd mer likartade tolkningar och tillämpningar av redan befintliga regler inom unionen. Ett sådant arbete bidrar både till att förenkla för företagen och till att minska de faktiska skillnaderna som föreligger mellan olika länder inom unionen. Gemensamma regler inom skatteområdet är i detta sammanhang en viktig del. Med det sagt vill Svensk Sjöfart framföra att redan remissen med ursprungsförslaget framförde att det förslaget dels leder till en omfattande administrativ börda och osäkerhet för företagen, dels gör att de faktiska skillnaderna i de nationella systemen kvarstår.

Safe harbour regelverk

Trots att safe harbour inte hanteras i denna remiss, är det viktigt att understryka det Svensk Sjöfart tidigare spelat in i denna fråga, gällande behovet av utformning av permanenta safe harbour regler.

Ett införande av permanenta safe harbour regler är av mycket stor vikt för företagen då de skulle innebära stora lättnader för företag som verkar i flera länder som redan i dag har skattenivåer som är i linje med det som OECD- staterna gemensamt beslutat om samt att det förhoppningsvis innebär det att länder som inte ligger i linje med överenskomna nivåer selekteras ut.

Svensk Sjöfart har tidigare lyft behovet av att införande av någon form av ”vit lista” skulle minska det annars omfattande administrativa arbetet för företagen. Detta då företagen annars varje år kommer att behöva gå igenom varje land, alla bolag och driftställen innan man kan konkludera att: ”nej vi omfattades inte.” Denna mycket omfattande administrativa börda är något som särskilt oroar Svensk Sjöfarts medlemmar.

Undantag för internationell sjöfartsverksamhet

Svensk Sjöfart önskar lyfta frågan kring hur Finansdepartementet ställer sig till huruvida tillämpning av undantag för internationell sjöfartsverksamhet är obligatoriskt eller om det finns en valmöjlighet att tillämpa detta undantag. I tillägg till detta ska det erinras om att alla bolag inom sjöfartsverksamhet inte beskattas enligt tonnageskattesystem utan tillämpar konventionell beskattning.

USA:s ställning avseende Pillar II- One Big Beautiful Bill Act

USA har aviserat i den nyligen framröstade lagen One Big Beautiful Bill att UTPR(kompletteringsregeln) utgör en orättvis skatt om den drabbar amerikanska medborgare eller deras CFC. Kompletteringsregeln i pillar II, UTPR (Undertaxed Profit Rule) är därför en regel som nämns däri som kan omfattas av motåtgärder.

Det går inte att bortse från det nu reella amerikanska hotet att motåtgärder sker i och med ikraftträdandet av denna lagstiftning som nämns ovan. Genomförande av åtgärder mot det som benämns som orättvisa utländska skatter behöver EU och Sverige hantera på ett ansvarsfullt sätt i syfte att det inte drabbar europeiska företag. Om detta önskar Svensk Sjöfarts medlemmar få ett svar.

Avslutande synpunkter

Utöver ovanstående punkter önskar Svensk Sjöfart generellt framhålla vikten av att värna företagens konkurrenskraft i Europa. Att hålla nere de administrativa bördorna är i detta sammanhang helt avgörande och får inte tappas bort när denna typ av reglering utvecklas i syfte att reglera det faktum att vissa länder erbjuder fördelaktiga villkor till vissa grupper av företag. Vår förhoppning är att den svenska regeringen framgent driver på för att inte bidra till en ökad regelbörda och så långt som möjligt säkerställer att reglerna är så enkla som möjligt att tillämpa för företagen så att en hög rättssäkerhet uppnås och därmed möjliggör ett konkurrenskraftigt Sverige och Europa. I ljuset av det amerikanska agerandet och avståndstagandet till pillar II, och därutöver utlovade motåtgärder, är det av vikt att tillse att europeiska bolag vars länder implementerat pillar II inte drabbas.

Vidare är det av stor vikt att svenska företaget och dess relation till Pillar 2 i så hög utsträckning som möjligt analyseras och kommenteras i kommande utredningar och lagförslag.

Utöver det som hanterats i detta remissvar, med betoning på sjöfartsbranschens särprägel, står Svensk Sjöfart bakom Näringslivets Skattedelegations remissyttrande.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder, näringspolitisk expert

Svensk Sjöfart