

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för skatteadministration, skatteavtal  
och tullfrågor  
Att: Linda Bolund Thornell  
103 33 Stockholm  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Remissyttrande  
Diarienummer: Fi2019/00102/S3

Stockholm 2019-04-17

## **Remiss betänkande rapporteringspliktiga arrangemang – ett nytt regelverk på skatteområdet (SOU 2018:91)**

*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) önskar med anledning av remitteringen av det föreslagna regelverket kring rapporteringspliktiga arrangemang inkomma med ett antal synpunkter på det aktuella förslaget. Utredningen har haft i uppdrag att analysera och redogöra för om en informationsskyldighet för skatterådgivare skulle kunna utgöra ett komplement till de uppgiftsskyldigheter som redan finns i skatteförfarandelagen (2011:1244) och om en sådan skyldighet skulle kunna förbättra Skatteverkets kontrollverksamhet i syfte att säkra ett korrekt uttag av skatter och avgifter. I utredningens direktiv har det även ingått att eventuella regler ska vara så enkla, tydliga och lätthanterliga som möjligt, både för uppgiftsskyldiga och tillämpande myndigheter. En grundläggande del har även varit att beakta behovet av ändringar med hänsyn till beslut inom OECD och EU, utredningen har därvidlag haft att lämna förslag för genomförande av de krav som följer av beslutet den 25 maj om en ändring av direktiv 2011/16/EU vad gäller obligatoriskt automatiskt utbyte av upplysningar i fråga om beskattning som rör rapporteringspliktiga gränsöverskridande arrangemang (s.k. DAC 6). Direktivet innebär en skyldighet för medlemsstaterna att utbyta information om sådana arrangemang med varandra genom automatiskt utbyte av upplysningar.

Utredningen har inom ramen för sitt uppdrag kommit fram till att regleringen inte bör begränsas till gränsöverskridande arrangemang utan också inkludera sådana som kan ske internt i svenska företag.

Internationell sjöfart innebär per definition att fartyg rör sig mellan olika länder och för ett rederi är därför transaktioner mellan olika länder i regel en integrerad del av verksamheten. Utöver transaktioner kopplade till olika element i de tjänster som rederier tillhandahåller genomför rederier också köp, försäljning och nybyggnad av fartyg, även sådana transaktioner sker i regel med aktörer i andra länder. Alla de större rederierna med verksamhet i Sverige och ett flertal av de mindre rederierna har verksamhet i andra länder, främst inom EU men också globalt. Det nu föreslagna regelverket kommer därför att träffa ett stort antal transaktioner som rederierna genomför som en del av sin löpande verksamhet. Det är exempelvis vanligt att bedriva rederiverksamhet tillsammans med olika globala samarbetspartners genom upprättande av Joint Ventures. Fokus i verksamheten är alltid att tillgodose kundens krav och behov vilket innefattar såväl val av fartyg, geografiskt användningsområde och fartygets ägande och flaggning. I varje affärsförhandling med kunder och samarbetspartners diskuteras ägandet och flaggning av fartyget för att få till den bästa lösningen, beroende på vart i världen fartyget ska operera. Många kunder och samarbetspartners som inte är etablerade inom EU kräver dessutom att affärer genomförs i neutrala områden i världen där s.k. ”shipping-hubar” har växt fram. ”Shipping-hubar” används för att rederiverksamheten ska kunna bedrivas i hela världen, oavsett var i världen kunden eller samarbetspartners är hemmahörande. Genom att rapporteringsplikten direkt omfattar några av dessa ”shipping-hubar” kommer införandet av rapporteringsskyldigheten att bli särskilt betungande för rederibranschen.

Det är även viktigt att påpeka att det finns särskilda regelverk (cabotage) som begränsar möjligheten att bedriva sjöfart inom ett lands gränser. I många fall måste fartygen byta flagg eller säljas till ett bolag i ett annat land för att regulatoriskt kunna operera i ett visst territorium. Den senaste tiden har flaggning och ägande av fartyg fått allt större betydelse och kravställningen från kunder och samarbetspartners innebär i stor utsträckning en hög komplexitet för att hitta en struktur som möjliggör global verksamhet. Viss typ av flaggning kan till och med omöjliggöra att verksamheten bedrivs från vissa länder (exempelvis kan nämnas att ett Cypern-flaggat fartyg inte kan operera mot Turkiet till följd av en mångårig gränstvist mellan länderna). Byte av fartygsflagg kan även innebära stora konsekvenser på det arbetsrättsliga området såväl som finansieringsmässigt. I och med att utredningen inte enbart tar sikte på transaktioner utan begreppet arrangemang används brett så kommer även andra åtgärder så som avtal om att ex. att hyra in eller ut ett fartyg att inkluderas. Detta gäller även i de fall det sker mellan olika bolag inom en och samma koncern.

I utredningen uttrycks att *”uppgiftsskyldigheten främst riktar sig mot rådgivare som måste anses ha en ingående kännedom om de rapporteringspliktiga arrangemang som denne måste lämna uppgifter om samt god kännedom om de bestämmelser som aktualiseras med anledning av arrangemanget och därmed särskild anledning att kontrollera att de inte överträds”*.<sup>1</sup> För många rederier kommer stora delar av den dagliga verksamheten att bli föremål för rapporteringsplikt då det sällan är någon skatterådgivare involverad. Dessutom kan lokala rådgivare i form av ship management-konsulter och

---

<sup>1</sup> Betänkande av Utredning om informationsskyldighet för skatterådgivare, sid 281.

mäklare användas för att säkerställa att lokala krav avseende sjöfart uppfylls. Rapporteringsplikten landar då troligen i stället direkt på bolaget. För rederibranschen kommer rapporteringskraven bli en stor administrativ börda vilket inte är i linje med reglernas syfte då dessa tar sikte på rådgivares ansvar.

En problematik för rederier med verksamhet i flera länder är dessutom det faktum att EU:s medlemsstaters implementering och tillämpning av direktivet skiljer sig åt. Ett rederi kan med andra ord lätt hamna i en situation där den ena statens lagstiftning kräver rapportering vilket den andra staten inte gör, eller att inrapportering krävs i två stater. Mot denna bakgrund förespråkar Svensk Sjöfart att Sverige vid implementeringen ska hålla sig så nära det grundläggande direktivet som möjligt, en inriktning som indikeras som en ambition i utredningen, men som inte genomförs fullt ut.

I fråga om sanktioner framhåller utredningen vikten av att dessa är proportionella<sup>2</sup>. Förslaget kan i denna del ifrågasättas då sanktionernas storlek i många fall kan komma att överstiga värdet av det rapporteringspliktiga arrangemanget då det inte finns något minimum belopp som arrangemanget måste uppgå till för att vara rapporteringspliktigt. I utredningen framgår även att utformningen av regelverket tar sikte på att inte fler inrapporteringar görs än vad Skatteverket kan hantera.<sup>3</sup> Genom att inte tydliggöra flertalet väsentliga begrepp i utredningen i kombination med oproportionerligt höga sanktionsbelopp, är risken överhängande att Skatteverket kommer få ta emot ett högt antal inrapporteringar som inte är av intresse för Skatteverket. Även vikten av att Skatteverket får information så tidigt som möjligt framhålls i utredningen. Detta i syfte att verket ska ges möjligt att bedöma hur utbrett en viss typ av upplägg är för att därefter kunna agera och/eller uppmärksamma lagstiftaren på behov av lagändringar.<sup>4</sup> Redan idag har Skatteverket tillgång till en stor mängd information genom deklarationer, land-för-land rapportering och internprissättningsdokumentationer etc. Skatteverket har således redan idag tillgång till en stor mängd information som inte analyseras på grund av omfattningen, varför det kan ifrågasättas om inlämnande av ytterligare information verkligen kommer leda till förbättrad skattekontroll.

För rederisektorn där, som ovan nämnts, gränsöverskridande verksamhet förekommer i högre utsträckning än vad som är fallet generellt i många företag, förväntas regleringen sammanfattningsvis innebära en särskilt stor administrativ börda. Det är värt att understryka att regleringen i denna del inte bara kommer att träffa större rederier, utan även små och medelstora rederier till följd av karaktären på verksamheten. I sammanhanget är det också bevärande att rapporteringsplikten inte bara omfattar externa rådgivare utan också kommit att inkludera interna funktioner oaktat om arrangemanget är skattemässigt motiverat eller inte. Mot bakgrund av dessa faktum är det Svensk Sjöfarts uppfattning att den administrativa bördan som utredningen beräknat är kraftigt underskattad, i alla fall för rederisektorn där en avsevärt större andel av naturliga åtgärder kommer att omfattas av de krav som nu föreslås införas.

---

<sup>2</sup> Betänkande av Utredning om informationsskyldighet för skatterådgivare, sid 272.

<sup>3</sup> Betänkande av Utredning om informationsskyldighet för skatterådgivare, sid 182.

<sup>4</sup> Betänkande av Utredning om informationsskyldighet för skatterådgivare, sid 170.

Mot bakgrund av ovanstående avstyrker Svensk Sjöfart förslaget att utsträcka rapporteringsplikten till att omfatta annat än det som är absolut nödvändigt i syfte att uppfylla kraven i direktivet. Ett sådant genomförande bör också begränsas till att avse enbart det som följer som direkta krav av DAC 6. I samband med ett införande i denna del bör det dessutom övervägas om det finns möjligheter att förenkla förfarandet, tydliggöra vad som avses med arrangemang och vilka (rådgivare) som omfattas av kravet på rapportering. Svensk Sjöfart anser också att sanktionernas storlek behöver ses över, då det som sanktionerna tar sikte på i realiteten är det administrativa förfarandet kring rapporteringen och inte ex. en brottslig handling i sig, för det fall att en sådan uppdragas blir andra sanktioner tillämpliga.

En av de historiska fördelarna med att bedriva företag i Sverige har varit tydliga och förutsägbara regelverk och en tydlig ovilja mot reglering som leder till betydande administrativa bördor för företagen. Sverige har under senare år dessutom försökt öka attraktionskraften för rederier bland annat genom införande av tonnagebeskattning. Tyvärr måste Svensk Sjöfart i denna del konstatera att de nu föreslagna reglerna bidrar till motsatsen och ökar den administrativa bördan för företagen. Detta särskilt som regleringen tar sikte på alla arrangemang oavsett om syftet med dessa är legala transaktioner, avtal, etc. eller arrangemang som har andra syften åläggs samtliga företag en administrativ börda. Avsaknaden av en tydlig definition av vad som anses utgöra ett rapporteringspliktigt arrangemang försvårar dessutom den praktiska tillämpningen. I sammanhanget bör det understrykas att för en investeringstung, cyklisk och konjunkturkänslig industri som sjöfarten är det särskilt viktigt med långsiktig planering för att möjliggöra investeringar. Inom ramen för sådana långsiktiga beslut utgör det en naturlig del att beakta ett flertal parametrar, inklusive skattemässiga effekter. Frågan kring investeringar är i dagsläget högaktuell i flera svenska rederier inte minst för att kunna genomföra investeringar för att ytterligare minska klimatpåverkan från sjöfarten. Ett arbete som svenska rederier för närvarande är världsledande inom.

I övrigt önskar Föreningen Svensk Sjöfart ansluta sig till det remissvar som lämnats av svenskt näringsliv i frågan.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson