

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

Remissyttrande
Diarienummer Fi2021/04067

Stockholm 2022-02-04

Remissvar Svensk Sjöfart - EU kommissionens förslag till rådets direktiv med regler för att motverka användandet av bolag som saknar substans av skatteskal samt ändring av direktiv 2011/16/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.

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

Inledningsvis kan Svensk Sjöfart, i likhet med vad kommissionen påpekar i förslaget, konstatera att det finns ett värde av gemensamt agerande från medlemsstaterna för att åstadkomma en helhet. Svensk Sjöfart menar att detta gäller oavsett om det rör sig om gemensamma regler för att komma tillrätta med frågor som skatteflykt eller för den delen för att företagen ska möta någorlunda förutsägbara eller likformiga regler när man bedriver verksamhet inom flera länder inom unionen. Med tanke på att det aktuella regelverket tar sikte på ett antal kriterier för att identifiera möjlig skatteflykt eller missanvändning av företag är det angeläget att ett eventuellt regelverk utformas med tanke på att verksamheter faktiskt ser olika ut och att flera av de punkter som nämns i det aktuella regelverket kan utgöra en naturlig del av en verksamhet. Exempelvis påpekas att förekomsten eller etablerande av bolag i flera länder skulle kunna vara ett sådant skäl. I denna del är det angeläget att regelverket samtidigt beaktar att etablerande av bolag i ett land (även inom unionen) i många fall är det enklaste sättet för att kunna tillhandahålla tjänster i eller till det aktuella landet. I andra fall krävs det till och med av ett lands lagstiftning. Inom sjöfarten krävs exempelvis i många fall olika former av s.k. local content- det kan ex. handla om att staten kräver att rederiet ska ha ett driftställe i landet (jmf

ex. vid svensk tonnagebeskattning), att ett fartyg har en viss flagg (jmf ex. cabotageregler), eller för den delen att man behöver etablera ett lokalt biljett- eller fraktkontor. Vanligen behövs dessutom denna typ av bolag i "varje ända" av förbindelsen, dvs. i flera länder. Rör det sig i stället om linjetrafik kan det röra sig om ytterligare ett antal kontor. Ovan på detta är det dessutom vanligt i kapitalintensiva branscher så som sjöfart och fastigheter att en fastighet och ett fartyg utgör ett eget bolag. Inom rederibranschen finns dessutom sedan länge dessutom en särskild form av bolag som används när flera personer gemensamt äger ett fartyg- så kallat partsrederi. Det är inte heller helt ovanligt att såväl fartyg hyrs ut vilket kan föranleda behov av att etablera ett bolag i det mottagande landet för att kunna uppfylla annan lagstiftning i det mottagande landet så som ex. flaggkrav. I ett sådant fall blir företagets enda uppgift att hyra ut det aktuella fartyget (finansiell leasing) till det bolag som bemannar och opererar fartyget - verksamheten i det aktuella bolaget i övrigt torde vara begränsad. Med hänsyn till ovanstående är det vid utformningen av det nu aktuella regelverket viktigt att beakta att flera av de indikatorer som används inte är relevanta för vissa branscher. Detta gäller i synnerhet behov av lokaler, antalet anställda m.m. där skillnaderna mellan olika verksamheter torde variera betydligt.

För sjöfartens vidkommande är det dessutom angeläget att påpeka att fartyg påfallande ofta beskattas genom s.k. tonnageskatt, dvs. inte på faktiskt resultat utan på intjäningsförmåga. Tonnageskatt faller dessutom ut oavsett om verksamheten går med vinst eller förlust och ger inga möjligheter till avdrag. Vidare ska det beaktas att beskattning när det gäller sjöfart avser beskattning av en verksamhet som i huvudsak bedrivs utanför staternas eget territorium, dvs. på internationellt vatten. Verksamheten är därigenom inte att likställa med den som sker i en fabrik, kontor eller motsvarande inom ett lands gränser. För sjöfarten är den beskattande staten enligt OECD:s riktlinjer istället den stat där fartyget är registrerat och där den tonnagebeskattade verksamheten har sin hemvist. Inom EU finns dessutom gemensamma riktlinjer för hur tonnageskattesystemen får utformas. Systemen är av denna anledning påfallande lika inom de länder inom EU som har en aktiv sjöfartspolitik - varvid de skattemässiga incitamenten att välja det ena eller andra av dessa länder inte är avgörande. Detta medan det i andra länder inom unionen saknas regler för viss typ av sjöfart eller att de nationella reglerna inte fungerar eller till och med utesluter viss typ av sjöfart.

Även om det för sjöfarten således finns få avgörande skillnader mellan flertalet av länderna inom EU, så är just skillnader när det gäller skattesystemens uppbyggnad och inte minst skattenivåer en fråga som Kommissionen till synes bortser ifrån i sin konsekvensanalys. Att det finns skillnader i skattesystemens uppbyggnad, tillsammans med nationella särutformningar eller för den delen hur unionsgemensamma krav tillämpas är vanligt förekommande inom EU och innebär sammantaget att konkurrensförutsättningarna för näringslivet skiljer sig åt mellan olika länder inom EU. Med hänsyn till att företagens varor och tjänster tillhandahålls på den gemensamma marknaden finns det skäl att fundera på om det inte vore mer effektivt att istället för det nu aktuella direktivet istället utveckla arbetet med gemensamma tillämpningar inom skatteområdet eller för den delen försöka harmonisera de nivåskillnader som finns vad avser beskattning inom unionen. Vad avser gemensamma tillämpningar skulle det dessutom avsevärt underlätta för företagen som bedriver verksamhet på den gemensamma marknaden.

Svensk Sjöfart anser att även om ändamålet med direktivet är vällovligt och att direktivet rätt utformat (eller kanske framförallt tillämpat) skulle kunna bidra till att förbättra konkurrensneutraliteten inom unionen, så finns en överhängande risk att implementering och tillämpning av direktivet kommer att skilja sig åt mellan medlemsstaterna. Med hänsyn till att flertalet av de kriterier och parametrar som föreslås i direktivet är av karaktären att det ska finnas en viss substans i ett bolag, att företrädare är kvalificerade och auktoriserade att fatta beslut, etc. så är risken överhängande att implementering och tillämpning av direktivet kommer att skilja sig åt markant mellan länderna inom unionen. Mot denna bakgrund är det angeläget, om man väljer att gå vidare med direktivförslaget, att kraven enligt direktivet blir så tydliga som möjligt och att en likartad implementering och framförallt tillämpning mellan medlemsstaterna garanteras.

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 hamnar en stor börda på företagen att dels lämna efterfrågade uppgifter, dels blir det något av en omvänd bevisbörda där företagen genom en självskattning ska visa att den företagskonstruktion man valt inte syftar till skatteflykt. Förslaget kommer därigenom ofrånkomligen att öka den administrativa bördan för företag och särskilt för de företag som bedriver verksamhet i flera länder.

Ovan på det nu aktuella direktivförslaget lanseras parallellt direktivförslaget om minimiskattenivåer [COM (2021) 823 final]. Kommissionen konstaterar i denna del att de två direktivförslagen har liknande syften, men att det finns skillnad vad avser vilka krav som ställs och vad som ska rapporteras. Enkelt uttryckt skulle det nu aktuella direktivet kunna sägas ha en bottom-up approach (där fokus blir på det enskilda företaget) medan direktivet om minimiskattenivåer får sägas ha en top-down approach där företaget måste inkludera och redovisa för alla ingående företag i koncernen. Kommissionen konstaterar i detta sammanhang dessutom att implementeringen av reglerna enligt direktivförslaget om minimiskattenivåer successivt förväntas minska förekomsten av så kallade skalbolag. Ovan på detta finns dessutom ett antal ytterligare regelverk så som, CBC (Country-By-Country reporting), ATA direktivet, MDR (rapporteringspliktiga arrangemang), samt ett antal ytterligare åtgärder som antagits i syfte att minska risken för skatteundandragen. Med hänsyn till detta bör det övervägas om företag som omfattas av direktivet om minimiskattenivåer bör undantas från det nu aktuella direktivförslaget.

Svensk Sjöfart önskar dessutom understryka vikten av att företagen ges tid för att implementera ett eventuellt nytt regelverk inom området. Detta särskilt som förslaget väntas kunna leda till relativt omfattande administrativa bördor för företag med verksamhet i flera länder och för koncerner med flera olika bolag. Förslagsvis utsträcks den effektiva tiden för implementering med minst ett år för att ge företagen en rimlig möjlighet att hantera implementeringen av det nya regelverket.

Svensk Sjöfart noterar även att Kommissionen aviserat att man avser att återkomma med anvisningar om tillämpningen. Hur regelverket är tilltänkt att tillämpas är naturligtvis helt avgörande, detta särskilt som utformningen, lägger ett stort ansvar på företagen att visa att det finns substans i bolagen. I fråga om tillämpning av det föreslagna regelverket så anser Svensk Sjöfart att det är oerhört angeläget att staterna dels säkerställer en likartad tillämpning, dels att det vid utformningen av direktivet och eventuella riktlinjer för tillämpningen tar höjd för att företagets verksamheter ser olika ut.

Exempelvis kan det noteras att kravet på en lokal exklusivt för den aktuella verksamheten är ett kriterium som fungerar utmärkt för de flesta tillverkande verksamheter, men som för tjänstesektorn blir en något märklig måttstock. För sjöfarten, så har rederier generellt lokaler, men det måste samtidigt framhållas att den huvudsakliga verksamheten faktiskt inte fortgår i lokalerna utan ombord på fartyget. Rör det sig om ett mindre/nystartat rederi torde det dessutom inte vara ovanligt att postadressen för företaget är i bostaden och att kontoret finns ombord på fartyget, dvs. som för vilken småföretagare som helst i Sverige i övrigt. På motsvarande sätt är det inte ovanligt att ett rederi med flera fartyg (vart och ett av dessa i separata dotterbolag) har samtliga dotterbolag registrerade på rederikontoret. Mot denna bakgrund är det vid fastställande av hur direktivförslaget ska tillämpas viktigt att beakta att olika branscher har olika förutsättningar och bedrivs på olika sätt.

Sammanfattningsvis är Svensk Sjöfart, även om vi delar ambitionerna med förslaget, och anser att konkurrensneutralitet är central för den inre marknadens funktion, tveksamma till direktivförslaget så som det nu är utformat. Detta särskilt som förslaget riskerar att innebära en ökad administrativ börda för företagen och att vanligt förekommande strukturer inom vissa sektorer inte kommer att beaktas, att tillämpningen inom unionen kommer att skilja sig åt mellan länderna, samt att det sannolikt vore betydligt mer effektivt att istället arbeta med att harmonisera andra delar av skattelagstiftningen inom unionen för att på så sätt säkerställa mer likvärdiga förutsättningar och en högre grad av konkurrensneutralitet inom unionen. 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