

Finansminister Elisabeth Svantesson

finansdepartementet.registrator@regeringskansliet.se

Hemställan om harmonisering av begreppet öppet hav inom unionen samt förtydligande av momsundantag vid trafik till områden utanför EU:s skatteområde

Sammanfattning

Svensk Sjöfart hemställer att regeringen verkar för en harmoniserad tolkning av begreppet ”öppet hav” inom EU i enlighet med artikel 148 i mervärdesskattedirektivet. Vidare hemställer Svensk Sjöfart att regeringen utreder behovet av ett förtydligande i svensk rätt för fartygstrafik till och från områden som står utanför EU:s moms- och punktskatteområde, såsom Åland, men som inte uppfyller den svenska definitionen av fartyg som färdas på öppet hav. Trafik till sådana områden bör, i enlighet med EU:s momsdirektiv och destinationsprincipen, behandlas som export till tredje land och därmed undantas från moms.

Enligt artikel 146 i mervärdesskattedirektivet ska medlemsstaterna undanta moms vid leveranser av varor som transporteras till en destination utanför unionens territorium. Bestämmelsen innebär att export av varor ut ur EU:s skatteområde inte får beläggas med moms i avgångslandet.

Den svenska tolkningen av vad som avses med öppet hav skiljer sig från majoriteten av medlemsstaternas tolkning och leder till ojämna konkurrensvillkor vid proviantering i Sverige jämfört med övriga EU-länder. Därtill tar nuvarande regelverk inte hänsyn till den särskilda situation som uppstår vid trafik till områden utanför EU:s skatteområde, men som inte trafikerar öppet hav enligt svensk tolkning, vilket särskilt drabbar Ålandstrafiken.

Konsekvenserna är många för Sverige och de rederier som är verksamma i Sverige när artikel 146 och 148 inte tillämpas som avsett:

- Ur ett *miljöperspektiv* leder det till mindre hållbara logistiklösningar, eftersom logistikkedjorna förlängs vid proviantering. I vissa fall transporteras varor även från Stockholm till utlandet för att provianteras, istället för att svenska varor skulle provianteras direkt i Sverige.
- Sverige förlorar möjlighet att *sälja produkter* och förlorar *arbetstillfällen* för denna verksamhet.
- Rederierna ökar sina kostnader i form av *ökad administration* för att hantera ingående moms och ökar även riskerna i fråga om hur proviantering kan ske.

Svensk sjöfart är en starkt konkurrensutsatt bransch som under lång tid har haft sämre villkor än i våra grannländer, trots att det funnits möjligheter att införa regelverk i linje med övriga Europa. Denna obalans har lett till att svenskkontrollerade rederier i ökande grad flyttat verksamhet och logistik utomlands. Samtidigt har insikten om sjöfartens betydelse för totalförsvaret, beredskap och klimatomställning vuxit, vilket understryker behovet av långsiktiga och konkurrensneutrala förutsättningar för svensk sjöfart.

Rättslig bakgrund och nuvarande tillämpning

Fartyg som används på öppna havet och fraktar passagerare mot betalning eller används för handels-, industri- eller fiskeriverksamhet är undantagna från skatteplikt enligt mervärdesskattelagen (2023:200) regel 10 kap 71 §. Det har dock i tillämpningen visat sig att Sveriges tolkning av öppna havet har lett till stora problem i praktiken för sjötrafik som sker mellan länder och som inte, enligt Sveriges tolkning, går på öppna havet.

Mervärdesskattedirektivet (Rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt) anger definitionen high seas som sedan översatts till öppet hav på svenska vilket inte nödvändigtvis utgör samma juridiska begrepp. Detta är något som Svensk Sjöfart också lyfte i samband med remissförfarandet vid införandet av en ändring av mervärdesskattedirektivet (prop. 2017/18:16). Regeringen anger i propositionen att vad som avses med öppna havet inte finns definierat i mervärdesskattedirektivet samt att EU-domstolen inte heller har behandlat frågan, men däremot har EU:s mervärdesskattekommitté tagit fram en riktlinje i frågan. EU:s mervärdesskattekommitté har nästan enhälligt kommit överens om att begreppet ”öppna havet” i mervärdesskattedirektivets mening ska ses som statiskt och täcka alla delar av havet utanför ett lands territorialhav och som ligger utanför en gräns som inte överstiger 12 nautiska mil, mätt från baslinjer bestämda i enlighet med havsrättskonventionen.

Detta medan den svenska regeringen vidare slår fast att ett fartyg som färdas över öppna havet måste passera de territorialhav som ligger närmast avgångs- respektive ankomsthavnen, vilket är en annan tolkning än den som EU:s mervärdesskattekommitté kommit överens om.

Trafik till Åland i behov av särskilt förtydligande i svensk rätt

Utöver behovet av harmonisering av begreppet öppet hav finns ett särskilt problem av rättslig karaktär som rör fartygstrafik till områden utanför EU:s moms- och punktskatteområde, men där fartygen ej uppfyller Sveriges tolkning av användning på öppna havet, såsom Ålandstrafiken. Enligt svensk tillämpning omfattas trafiken mellan Sverige och Åland inte av momsundantaget eftersom fartygen inte anses färdas på öppet hav. Samtidigt är Åland enligt EU-rätten uttryckligen undantaget från unionens moms- och punktskatteområde. Det nuvarande regelverket i 10 kap. 69–72 §§ mervärdesskattelagen tar inte hänsyn till denna situation.

Detta innebär att Sverige i praktiken beskattar varor som transporteras till en destination utanför EU:s momsområde, vilket står i direkt strid med artikel 146 i mervärdesskattedirektivet, där det tydligt framgår att export av varor till tredje land ska undantas från moms. En sådan beskattning är även oförenlig med den så kallade destinationsprincipen, enligt vilken moms ska tas ut i det land där varan konsumeras och inte därifrån den exporteras. Leveranser av proviant till fartyg i denna trafik bör därför betraktas som export till tredje land och därmed undantas från moms.

För att rätta till denna brist bör regeringen överväga ett tillägg i lagen som tydliggör att proviantering för fartyg i trafik till länder och områden utanför EU:s moms- och punktskatteområde ska undantas från moms, även om dessa fartyg inte uppfyller kriterierna för öppet hav enligt den svenska tolkningen. Ett sådant förtydligande skulle vara förenligt med EU:s momsdirektiv, stärka rättssäkerheten och bidra till konkurrensneutralitet gentemot andra medlemsstater.

Avslutande kommentar

Sammantaget menar Svensk Sjöfart att det finns ett tydligt behov av att både på EU-nivå och i svensk rätt säkerställa en enhetlig och rättvis tillämpning av mervärdesskattereglerna för sjöfarten. Sverige

bör aktivt verka för en harmoniserad tolkning av begreppet öppet hav enligt artikel 148 i mervärdesskattedirektivet, samtidigt som regeringen bör se över och vid behov förtydliga nationell lagstiftning så att proviantering för fartyg i trafik till områden utanför EU:s moms- och punktskatteområde, såsom Åland, undantas från moms i enlighet med EU:s regelverk. En sådan förändring skulle dessutom säkerställa att svensk rätt är förenlig med artikel 146 i mervärdesskattedirektivet och med destinationsprincipen, vilka båda fastslår att export av varor till tredje land ska vara undantagen från moms.

Stockholm den 17 oktober 2025

För Föreningen Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder, näringspolitisk expert