

# PASSAGERAR REDERIerna

*Passenger Shipping Association*

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt- och  
punktskatter  
103 33 Stockholm  
[Fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:Fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia  
[jo.han.magnander@regeringskansliet.se](mailto:jo.han.magnander@regeringskansliet.se)

Remissyttrande  
Diarienummer: Fi2020/02542/S2

Stockholm 2020-11-30

## **Remissvar – Passagerarrederiernas Förening avseende betänkandet kring en ny mervärdesskattelag (SOU 2020:31)**

*Passagerarrederierna är en förening för rederier som är verksamma med turism inom, till eller från Sverige. Medlemmarna transporterar årligen fler än 25 miljoner passagerare. En stor del av de passagerare som reser till eller från Sverige är bosatta i utlandet.*

*Passagerarrederiernas förening har till syfte att främja medlemsföretagens utveckling och belysa positiva aspekter av färjesjöfarten, exempelvis i form av sysselsättning, övernattningar och betydelse för turism. Föreningen består idag av 14 passagerarrederier, både internationella och nationella. Dessa representerar den absoluta merparten av färjetrafiken till och från Sverige.*

Passagerarrederiernas Förening (PRF) vill härmed framföra sin mening angående betänkandet kring en ny mervärdesskattelagstiftning. PRF välkomnar ambitionen att skapa en ny och enklare struktur för mervärdesskattelagstiftningen och anser att betänkandet innebär ett stort steg framåt i detta hänseende. Ytterligare förenklningar vore dock eftersträvansvärda då lagstiftningen fortfarande är mycket omfattande och svåröversiktlig. Ett sätt att komma till rätta med detta skulle kunna vara att de mest volymösa kapitlen, exempelvis kapitel 10, delas upp i flera kapitel och att fler underrubriker införs för att förenkla för både näringslivet och statliga myndigheter som ska tillämpa lagstiftningen. De delar som avser export respektive import samt unionsinterna transaktioner skulle med fördel kunna brytas ut ur kapitel 10 och placeras i var sitt eget kapitel.

PASSAGERARREDERIerna  
Postadress: Box 330, S-401 25 Göteborg  
Telefon 031-62 95 25 · Telefax 031-15 23 13  
E-mail [info@passagerarrederierna.se](mailto:info@passagerarrederierna.se), [www.passagerarrederierna.se](http://www.passagerarrederierna.se)  
Bankgiro 5972-9590 · Postgiro 2603-9

# **PASSAGERAR REDERIerna**

*Passenger Shipping Association*

Sjöfarten är i huvudsak internationell till sin natur och rederierna behöver därför ofta tillämpa olika länders moms­lagstiftning. EU:s mervärdesskattedirektiv har inneburit en ökad harmonisering, men det finns fortfarande skillnader mellan länderna framförallt vad gäller tillämpningen av moms­lagstiftningen. Dessa skillnader skapar såväl osäkerhet som administrativa bördor för rederierna. Det skulle därför underlätta väsentligt, såväl kostnadsmässigt som administrativt, för företag om dessa skillnader kunde minskas ytterligare. Rederier kan dessutom hamna i en situation där en tillämpning gäller på utresan och en annan på hemresan, eller att tillämpningen helt beror på vilken rutt fartyget väljer. PRF menar därför att det är angeläget att vidta åtgärder för att säkerställa att tillämpningen harmoniseras så långt som möjligt. Detta för att konkurrensförutsättningarna mellan olika aktörer inte ska snedvridas.

Ett exempel på en sådan åtgärd är den tolkning som EU:s mervärdesskatte­kommitté enades om vid sitt 103 möte i april 2015, där det konstaterades att i momssammanhang 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 endes om att: ”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 exempel på skillnader i tillämpningen är vid så kallad bareboat charter som sker i fler än ett led. Bareboat charter används när en operatör inte längre har behov av ett fartyg och därför hyr ut det till en annan operatör med behov av ökad kapacitet i sin trafik för en längre eller kortare period. I dessa situationer har Sverige valt att beskatta de första leden så att enbart den slutliga operatören får tillämpa undantaget. Flera andra EU-länder har dock tolkat momsreglerna så att undantaget tillämpas i alla leden. En harmoniserad tillämpning av momsreglerna vid bareboat charter vore önskvärd och skulle underlätta betydligt för rederinäringen.

Tillämpningen av moms­direktivet är väsens­skild mellan olika EU-länder, där flertalet utgår från huruvida fartyg är godkända för eller bedriver internationell trafik medan Sverige allt mer går mot en tillämpning som innebär att svenska myndigheter granskar varje enskild resa. En sådan tillämpning är tidskrävande och skapar osäkerhet för svenska rederier. Dessutom torde en sådan tillämpning ge oproportionerligt höga kontrollkostnader för Skatteverket givet det relativt begränsade antalet kontroll­objekt, inte minst om myndigheten ska köpa in och granska fartygens rörelsemönster via exempelvis AIS system.

# PASSAGERAR REDERIerna

*Passenger Shipping Association*

En ordning som säkerställer att fartyg på den internationellt konkurrensutsatta sjöfartsmarknaden verkar under samma villkor oavsett flaggstat är eftersträvansvärd. Det är problematiskt att den nuvarande svenska tillämpningen av momsreglerna avviker från flera andra EU-länder då den svenska tillämpningen 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) inte ska betraktas som internationell trafik. Det undantag som i övrigt finns för internationell trafik blir därmed inte tillämpligt. Detta kan ge upphov till gränsdragningsproblem, och dessutom innebär det att momsregelverket således tillämpas olika inom EU då flera andra stater istället bedömer resan utifrån huruvida fartyget lämnar det egna territoriet. En enhetlig tillämpning inom EU i dessa delar skulle underlätta för rederierna och säkerställa konkurrens på mer lika villkor än idag.

PRF tolkar utredningens förslag som att ambitionen inte är att föreslå materiella ändringar gällande momsreglerna för fartyg i trafik på öppet hav, utan att det huvudsakliga syftet varit att omstrukturera och samla regelverket. PRF 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§. PRF välkomnar detta men anser att en referens bör göras i förarbetena till propositionen för att undvika framtida oklarheter kring den materiella tillämpningen av regelverket.

Utredningen understryker på flera ställen vikten av att den svenska lagstiftningen ligger så nära mervärdesskattedirektivet som möjligt. PRF delar denna mening. I den föreslagna lagstiftningen avseende varor (jmf 3kap. 4§) 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 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 i betänkandet. Som jämförelse kan nämnas att för luftfarten nämns motsvarande verksamhet uttryckligen under en egen punkt i lagförslaget. För att undvika oklarheter i den svenska tillämpningen föreslår PRF att samma ordalydelse som i mervärdesskattedirektivet används för den havsgående sjöfarten. På så sätt säkerställs att den svenska tillämpningen inte avviker från direktivet.

PASSAGERARREDERIerna

Postadress: Box 330, S-401 25 Göteborg

Telefon 031-62 95 25 · Telefax 031-15 23 13

E-mail [info@passagerarrederierna.se](mailto:info@passagerarrederierna.se), [www.passagerarrederierna.se](http://www.passagerarrederierna.se)

Bankgiro 5972-9590 · Postgiro 2603-9

# PASSAGERAR REDERIerna

*Passenger Shipping Association*

På motsvarande sätt anser PRF att de undantag som följer av artikel 148 c och 148 d inte fullt ut framgår av den föreslagna formuleringen i 6 kap 50§. 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 står inte helt klart för PRF om alla dessa åtgärder inryms i begreppet ”tjänster” som används i 6 kap. 50§ i betänkandet eller om det bör tolkas som att det ska vara en materiell skillnad mellan det svenska implementeringsförslaget och direktivet. I syfte att undvika oklarheter i frågan föreslår PRF att den svenska tillämpningen så långt som möjligt utformas som skrivningen i artikel 148 i direktivet, alternativt att frågan berörs på ett tydligt sätt i förarbetena till lagstiftningen.

PRF noterar att betänkandet föreslår att bestämmelsen i 2 kap. 4 § 1 LFS om skattefrihet vid import av 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 PRF förslaget.

Slutligen noterar PRF 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 förändring av tillämpningen i denna del, så blir tillägget otydligt i förhållande till mervärdesskattedirektivets regler. Om syftet är att åstadkomma en materiell förändring av tillämpningen, så saknas såväl en analys av själva förslaget som möjliga konsekvenser av ett sådant förslag. PRF anser att den svenska lagstiftningen även i denna del utformas så att den följer det som återfinns i mervärdesskattedirektivet.

Passagerarrederiernas Förening ansluter sig i övrigt till de synpunkter som Näringslivets skattedelegation anfört i sitt remissyttrande.

Stockholm som ovan,

För Passagerarrederiernas Förening



Marcus Risberg