

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

birgitta.fors.almassidou@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Diarienummer: Fi2024/00750

Stockholm 2024-05-20

Remissvar Svensk Sjöfart – Promemorian Kompletteringar till bestämmelserna om tilläggsfatt för företag i stora koncerner

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnärning 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 förslag till komplettering till redan föreslagna lagförslag om tilläggsfatt för företag i stora koncerner, lagen (2023:875) om tilläggsfatt.

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 såväl en effektiv lasthantering och logistik såväl som för att fullgöra olika typer av myndighetskrav så som ex. tull eller andra rapporterings-formaliteter. 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.

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 nya promemorian föreslår därför ytterligare bestämmelser eller ändring av befintliga bestämmelser i lagen om tilläggsskatt till den del som det är nödvändigt med anledning av dessa administrativa riktlinjer.

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.

Om förslagen:

1. Safe Harbours

Svensk Sjöfart framförde redan i remissförfarandet inför lagstiftningens införande framhöll att safe harbour reglerna är av mycket stor vikt för företagen då införandet av sådana regler skulle kunna 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 välkomnar att ett förslag om safe harbour nu har tagits fram.

Några av de viktigaste ändringarna som föreslås rör utformningen av de svenska reglerna om nationell tilläggsskatt vilket är avgörande för att de ska kunna omfattas av andra staters förenklingsregler, så kallade safe harbours, vad avser nationell tilläggsskatt och därmed leda till att svenska koncerner av andra stater inte ska anses vara lågbeskattade om den rapporterade enheten åberopar en sådan förenklingsregel. Enligt IF måste tre standarder vara uppfyllda för att en stats förenklingsregler avseende lokal kvalificerad nationell tilläggsskatt ska anses möta kraven:

- (i) redovisningsstandard,
- (ii) överensstämmelse med modellreglerna och

(iii) förfarande.

Bedömningen kommer att göras av IF. För att uppnå detta föreslås bland annat att den svenska nationella tilläggsskatten ska baseras på en nationell redovisningsstandard förutsatt att alla svenska koncernenheter använder densamma (i annat fall ska beräkningen baseras på den redovisningsstandard som tillämpas i moderföretagets koncernredovisning) och att vissa skatter som tas ut i andra stater, som vid tillämpning av huvudregeln hade fördelats till enheten, inte ska beaktas vid beräkningen av den nationella tilläggsskatten.

Promemorian innehåller också förslag på andra bestämmelser som syftar till att klargöra eller anpassa lagen om tilläggsskatt till OECD:s riktlinjer. Till exempel föreslås det att det ska finnas en regel om hur så kallade konstlade arrangemang ska behandlas vid beräkningen av den tillfälliga förenklingsregeln (Transitional Safe Harbour), som innebär att justering av kostnader, förluster och skattekostnader ska göras vid beräkningen. Det föreslås också att det ska finnas en bestämmelse om en uppskjuten tillämpning av kompletteringsregeln i vissa fall, samt en ny regel som förenklar hur olika valutor ska hanteras. Dessutom föreslås det att lagen om avräkning av utländsk skatt ska ändras så att utländsk nationell tilläggsskatt kan avräknas från CFC-beskattning.

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.

2. Beräkning av substansbeloppet 11.1

Promemorian innehåller förslag om att det vid beräkningen av substansbeloppet även personalkostnader för personal och oberoende uppdragstagare som utför arbete utanför den stat där den koncernenhet som är arbetsgivare hör hemma kan räknas med helt eller delvis. Beloppet för materiella anläggningstillgångar kan även omfatta anläggningstillgångar som under vissa tidsperioder befinner sig i en annan stat än där den koncernenhet som är ägare till tillgångarna hör hemma.

Svensk Sjöfart önskar förtydligande kring vad begreppet ”under vissa tidsperioder befinner sig i en annan stat” innebär samt att exempel ges för att klargöra detta begrepp. För sjöfartsverksamhet blir det avgörande om bolagens materiella anläggningstillgångar får ingå i beräkning av substansbeloppet eller inte då fartyg är mobila tillgångar. Beräkning av substansbeloppet är både en del av de tillfälliga förenklingsregler som finns men också en del av pelare 2-beräkningen som syftar till att sätta ned det justerade resultatet som eventuell tilläggsskatt ska beräknas på. I det fall materiella anläggningstillgångar som är mobila inte får inkluderas överhuvudtaget anser Svensk Sjöfarts medlemmar detta vara diskriminerande gentemot bolag inom näringen sjöfartsverksamhet.

3. Hur konstlade arrangemang ska behandlas vid tillämpningen av den tillfälliga förenklingsregeln 14.8

Promemorian föreslår att det ska införas regler i lagen om tilläggsskatt för att förhindra att en koncernenhet kan använda den tillfälliga förenklingsregeln om ett konstlat arrangemang har ingåtts mellan koncernenheter efter den 15 december 2022. En koncernenhet ska anses ha ingått ett sådant konstlat arrangemang under vissa förutsättningar t.ex. om arrangemanget ändras eller överförs efter det datumet. Det ska också införas definitioner av konstlat arrangemang, avdrags eller icke-inkluderingsarrangemang, ett arrangemang som medför att en förlust räknas med flera gånger och ett arrangemang som medför att en skattekostnad räknas med flera gånger. Om ett konstlat arrangemang

ingåtts ska justering göras vid beräkningen enligt den tillfälliga förenklingsregeln. Det innebär bland annat att alla kostnader eller förluster som uppstår till följd av ett avdrags- eller icke-inkluderingsarrangemang eller ett arrangemang som medför att en förlust räknas med flera gånger inte ska tas med i koncernenheternas sammanlagda vinst eller förlust i staten.

Svensk Sjöfart anser att förtydligande samt konkreta exempel bör ges vid införandet av hybridregler för att säkerställa att det tänkta tillämpningsområdet kring konstlade arrangemang klart framgår. Detta för att reglerna inte ska riskera att träffa helt affärsmässiga lånetransaktioner. Det borde stå klart för lagstiftaren vilka situationer som regeln är tänkt att förhindra. Detta gäller i synnerhet regeln avseende ”avdrag utan inkludering” vilken avser ett s.k. avdrags-/icke- inkluderingsarrangemang. Enligt promemorian står det att ett avdrags-/icke-inkluderingsarrangemang är ett arrangemang enligt vilket en koncernenhet direkt eller indirekt tillhandahåller en kredit eller på annat sätt gör en investering i en annan koncernenhet som leder till en kostnad eller förlust i den förstnämnda koncernenhetens finansiella rapporter i den utsträckning som koncernenhetens motpart inte rimligen kan förväntas ha en motsvarande ökning av sin beskattningsbara inkomst under avtalets löptid. En koncernenhet anses inte ha en motsvarande ökning av sin beskattningsbara inkomst i den utsträckning som ökningen som ingår i den beskattningsbara inkomsten kvittas mot t.ex. återstående justerade förluster eller ett outnyttjat ränteavdrag (tax attributes).

Sjöfartsverksamhet är en verksamhet som går i cykler, vilket är ett naturligt inslag inom sjöfartsnäringen. Det resulterar i att vissa år går mindre bra och underskott uppstår. En konkret situation där Svensk Sjöfart exempelvis önskar ett förtydligande är i det fall ett lån har upptagits av fulla affärsmässiga skäl och långivande bolag befinner sig i en jurisdiktion som för närvarande har underskott och som har möjlighet att utnyttja sådana underskott för resultatutjämnande. Ränteinkomster kommer sålunda att kunna kvittas mot underskott som har uppstått till följd av den naturligt cykliska verksamhet som sjöfartsnäringen innebär. Svensk Sjöfart önskar förtydligande/klargörande kring om en sådan situation kommer att träffas av reglerna om konstlade arrangemang.

4. Godkända regler om tilläggsskatt och utformningen av regeln om svensk nationell tilläggsskatt 16

16.1 - Promemorian föreslår att en stats regler om tilläggsskatt ska anses uppfylla villkoren för att vara kvalificerade regelverk om nationell tilläggsskatt, huvudregler för tilläggsskatt respektive kompletteringsregler för tilläggsskatt om regelverken har godkänts som sådana av OECD/G20 Inclusive Framework on BEPS.

Svensk Sjöfart har inga invändningar mot förslaget men önskar lyfta att Svensk Sjöfart önskar se förtydliganden/klargöranden avseende hur processen kommer se ut för att en stats regler om nationell tilläggsskatt ska godkännas av Inclusive Framework (IF).

5. Förenklingsregel vad avser utländsk nationell tilläggsskatt 17

Promemorians förslag: Den redan införda förenklingsregeln vad avser utländsk nationell tilläggsskatt ska tas bort då kraven i förenklingsregeln har skärpts genom de administrativa riktlinjerna från juli 2023. Det ska i stället införas en bestämmelse där det framgår att Sverige ska acceptera det beslut som IF fattar avseende vilka staters regelverk om nationell tilläggsskatt som ska anses omfattas av andra staters förenklingsregel vad avser utländsk nationell tilläggsskatt och att tilläggsskattebeloppet för koncernenheter som hör hemma i sådana vars regel om nationell tilläggsskatt godkänts på detta sätt därmed ska vara noll, om den rapporterade enheten åberopar en sådan förenklingsregel. Det ska

också införs en bestämmelse om att den svenska förenklingsregeln vad avser utländsk nationell tilläggsskatt inte kan återopas av en rapportering enhet som hör hemma i en stat som har godkänts av Inclusive Framework om det inte är fråga om ett tilläggsskattebelopp som faktiskt betalas i den staten.

Svensk Sjöfart har inga invändningar mot förslaget men önskar lyfta följande: I en situation där det inkluderande ramverket (IF) har godkänt en stats (stat A – utländsk stat) regelverk avseende nationell tilläggsskatt inklusive dess förenklingsregeln anser Svensk Sjöfart det inte stå klart huruvida beräkningen för en koncernenhet i Stat A ska ingå i ultimata moderbolagets rapportering i tilläggsskattedeklarationen i Sverige (Stat B). Svensk Sjöfart önskar förtydligande i denna del. Vidare anser Svensk Sjöfart det inte stå klart hur en lokal tilläggsskattedeklaration ska hanteras i ultimata moderbolagets rapportering i tilläggsskattedeklarationen i Sverige. Även här önskar Svensk Sjöfart att ytterligare klargöranden görs.

6. Avräkningar av utländsk skatt 18

Promemorian föreslår att avräkning av utländsk skatt ändras så att utländsk nationell tilläggsskatt kan avräknas från CFC-beskattnings. Om en fordran avseende avräkning av utländsk skatt har beräknats enligt en skattesats som överstiger minimiskattesatsen ska den räknas om genom att det redovisade beloppet multipliceras med minimiskattesatsen och divideras med den tillämpliga nationella skattesatsen. Om den nationella skattesatsen ändras därefter ska kvarstående belopp räknas om enligt den nya skattesatsen.

Svensk Sjöfart kommentar: Utredningen verkar se framför sig att CFC-beräkning görs utan hänsyn till eventuell tilläggsskatt från en nationell tilläggsskatteregel, men att avräkning sedan får ske när CFC-skatt bestämts. Svensk Sjöfart anser att det hade varit mer rimligt att redan vid bestämmandet av CFC-beskattnings beakta en eventuell nationell tilläggsskatt. Fortsatt utredning borde därför genomföras för att se hur CFC-reglerna kan anpassas för att beakta nationella tilläggsskatter.

7. När den första tilläggsskatterapporten ska lämnas in 19

Promemorians förslag: Om beskattningsåret har avslutats före den 31 mars 2025 ska en tilläggsskatterapport lämnas in senast den 30 juni 2026. Svensk Sjöfart har inga invändningar mot förslaget men önskar se förtydliganden av hur den framtida rapporteringen i en tilläggsdeklaration ska genomföras. Vidare önskar Svensk Sjöfart förtydliganden kring om de lätttnadsregler vid rapportering som föreslagits av OECD kommer att införas i Sverige.

8. Undantag för internationell sjöfartsverksamhet

Svensk Sjöfart önskar förtydliganden och även konkreta exempel på hur koncernbidrag ska interagera med undantaget för internationell sjöfart. Om koncernbidrag hanteras symmetriskt i resultaträkningen och därmed inte justeras bort vid beräkning av det justerade resultatet, kan man hamna i en situation där undantagen sjöfartsinkomst ligger i ett bolag, medan skatten på inkomsterna som också måste justeras för ligger i annat bolag. Svensk Sjöfart önskar förtydligande kring hur justeringar ska göras i sådana fall.

Svensk Sjöfart önskar vidare 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.

9. 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 säkerställa 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.

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

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart

Anders Hermansson

Pia Berglund