

Till  
Finansminister Elisabeth Svantesson  
Skatteverkets rättsavdelning

Kopia till  
Bistånds- & utrikeshandelsminister Benjamin Dousa  
Energi- & näringsminister Ebba Busch  
Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson  
Skatteutskottet

Stockholm 2025-12-16

## Åtgärda och säkerställ svensk konkurrenskraft och tillväxt avseende ”öppet hav” i fartygsundantaget för moms

### Hemställan

Svensk Sjöfart har i skrivelser till Finansministern och till Skatteverket påtalat stora brister i den svenska tillämpningen av fartygsundantaget. Svenskt Näringsliv har från såväl rederier som från företag som agerar leverantörer till fartyg blivit uppmärksammas på dessa brister. Svenskt Näringsliv vill härmed bekräfta de problem som Svensk Sjöfart påtalat samt inkomma med förslag på åtgärder och lösningar.

Ett kvalificerat undantag från moms (undantag med avdragsrätt) gäller för vissa varor och tjänster som avser fartyg som används på öppna havet. Som exempel kan nämnas bunkring, förbrukningsvaror, reparationer och underhåll.

Vad som avses med *öppna havet* framgår varken av lagtext eller praxis. Skatteverkets bedömning är att endast användning på internationellt vatten omfattas. I flera andra länder är kravet i stället att användning ska ske utanför det egna territorialhavet.

Den svenska tolkningen innebär att svenska fartygsoperatörer måste betala moms på inköp av varor och tjänster vilket påverkar likviditeten. Detta påverkar fartyg i trafik mellan Sverige och ett land vars territorialhav gränsar mot det svenska territorialhavet.

Svenska aktörer drabbas av en väsentlig konkurrensnackdel jämfört med konkurrerande aktörer från andra EU-länder med mer gynnsam tillämpning. Konsekvensen blir att det uppstår ekonomiska incitament att flytta verksamheten till andra hamnar.

Mot bakgrund av ovan inkommer Svenskt Näringsliv med denna hemställan till Finansdepartementet och Skatteverket i syfte att skapa en mer konkurrensneutral och förutsägbar tillämpning av fartygsundtaget för moms i Sverige.

## Bakgrund

Fartyg som används på öppna havet och transporterar passagerare mot betalning eller används för handels-, industri- eller fiskeverksamhet omfattas av undantag enligt 10 kap. 69 § mervärdesskattelagen (2023:200), ML. Av 10 kap. 71 och 74 §§ ML följer vidare att leverans av förbrukningsvaror eller tjänster i form av ombyggnad, reparation, underhåll, befraktning och uthyrning av ett sådant fartyg undantas.

De svenska bestämmelserna är en implementering av artiklarna 148 a), c) och d) i mervärdesskattedirektivet<sup>1</sup> som föreskriver att medlemsstaterna ska undanta vissa transaktioner när det sker till ett fartyg som används på öppna havet (eng: high seas) och fraktar passagerare mot betalning eller används för industri- handels- eller fiskeriverksamhet. Undantagen är kvalificerade dvs. medför möjlighet till momsavdrag enligt 13 kap. 10 § ML.

## Dagens tillämpning

### Implementering i Sverige

Vad som avses med *öppna havet* har inte definierats i mervärdesskattedirektivet. Villkoren för tillämpningen av begreppet har inte heller behandlats närmare av EU-domstolen. I förarbetena till den svenska bestämmelsen uttalades därför att det gick att ta ledning av den riktlinje som EU:s mervärdesskattekommitté publicerat i frågan.<sup>2</sup> I riktlinjen<sup>3</sup> anges följande:

The concept of “high seas” for the purpose of the VAT Directive must be seen as static and shall cover any part of the sea outside the territorial waters of any country that is beyond a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with the International Law of the Sea.

Med stöd av ovan konstaterades att med öppna havet avses allt vatten utanför ett lands territorialgräns. För att avgöra hur långt det svenska territorialhavet sträcker sig, och därmed undantagets räckvidd, hänvisades till lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium.<sup>4</sup>

### Skatteverkets tolkning av begreppet ”öppna havet”

I sitt remissvar uttalade Skatteverket att (det momsmässiga) kravet på att ett fartyg ska användas på öppna havet borde kunna anses vara uppfyllt i de fall det avser ett fartyg i trafik mellan två medlemsländer med angränsande territorialhav.<sup>5</sup> I efterföljande tillämpning av undantaget har dock Skatteverket ändrat sin uppfattning. Enligt Skatteverket ska med öppna havet förstås allt vatten utanför ett lands territorialhav. Bedömningen om kravet på att ett fartyg ska användas på öppna havet är således inte begränsat till svenskt territorialhav utan inbegriper även sådan användning som sker på andra länders territorialhav.

<sup>1</sup> Rådets direktiv 2006/112/EG av den 28 november 2006 om ett gemensamt system för mervärdesskatt

<sup>2</sup> Prop. 2017/18:16, s. 24-25, samt, Bet. 2017/18:SkU3, s. 5-6.

<sup>3</sup> Guidelines resulting from the 103<sup>rd</sup> meeting of 20 april 2015, Document A – taxud.c.1(2015)3366194 – 868.

<sup>4</sup> Lag (1966:374) om Sveriges sjöterritorium är upphävd genom lag (2017:1272) om Sveriges sjöterritorium och maritima zoner, som nu reglerar dessa områden.

<sup>5</sup> Prop. 2017/18:16, s. 23-24.

## Andra EU-medlemsländer

Undantaget enligt artiklarna 148 a), c) och d) för fartyg som används på öppna havet och transporterar passagerare mot betalning eller för handels-, industri- och fiskeverksamhet har implementerats eller tillämpats på olika sätt inom EU.

Till skillnad från den svenska tolkningen av begreppet öppna havet har flera medlemsländer implementerat kravet som att det avser fartyg som används för internationell sjöfart eller sjötransport. Vissa medlemsländer har även direkt i lagtext eller genom behörig skattemyndighet förtydligat att bedömningen om ett fartygs användning ska ske utifrån nationellt territorialhav, se bilaga 1 som innehåller en översikt av olika medlemsländers tillämpning.

## Resultat

Skatteverkets tolkning att öppna havet endast avser vattenområden utanför territorialhav utan begränsning till svenskt territorium är restriktiv och innebär att undantag inte kan tillämpas för leveranser av varor eller tillhandahållanden av tjänster till fartyg som används i trafik mellan svenskt territorialhav och ett angränsande lands territorialhav, t.ex. vissa fartygslinjer mellan Sverige - Danmark och Sverige - Finland, se bilaga 2 som innehåller en kartöversikt som visar Sveriges och angränsande länders territorialhav.

Resultatet blir att svenska fartygsoperatörer allt som oftast behöver betala moms på sina inköp av varor och tjänster vilket utgör en likviditetspåfrestning. I jämförelse med andra medlemsländer inom EU med ett mer tillåtande synsätt utgör det en väsentlig konkurrensnackdel som är tillväxthämmande. Konsekvensen blir att det uppstår ekonomiska incitament att flytta delar av fartygens verksamhet till andra hamnar, såsom bunkring, underhåll, reparation och påfyllande av förbrukningsvaror.

## Behov av utredning och förtydligande

### Finansdepartementet

EU-domstolen har klargjort att ändamålet med undantaget för fartyg är att främja internationella transporter av varor och personer.<sup>6</sup> I förarbetena till den svenska bestämmelsen lämnas ingen ytterligare beskrivning om hur begreppet öppna havet ska förstås annat än den hänvisning som görs till mervärdesskattekommitténs riktlinje. Detta trots att flera remissinstanser, däribland Skatteverket, inkommit med önskemål om att ett sådant förtydligande är nödvändigt för en korrekt och förutsägbar tillämpning av begreppet.

Resultatet har som ovan beskrivits blivit att Sverige antagit ett restriktivt synsätt på när undantaget kan tillämpas. Begreppet öppna havet förstås i relation till territorialhav utan begränsning till svenskt territorium. Det skapar i sin tur hinder för svenska fartygsoperatörer att konkurrera på samma villkor som sina motsvarigheter i andra medlemsländer.

Beaktat tillämpningen i andra medlemsländer uppstår således en situation som står i strid med ovannämnt ändamål. Mot bakgrund av ovan finns ett stort behov av förtydligande om hur det svenska undantaget för fartyg enligt 10 kap. 69 § ML och det däri angivna begreppet öppna havet ska tillämpas i följande situationer:

---

<sup>6</sup> C-33/16 A Oy, p. 37.

- 1) Vid leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster till ett fartyg som används för att transportera passagerare mot betalning eller för industri-, handels- eller fiskeriverksamhet inom svenskt och ett angränsande lands territorialhav.
- 2) Vid leverans av varor eller tillhandahållande av tjänster till ett fartyg som används för att transportera passagerare mot betalning eller för industri-, handels- eller fiskeriverksamhet inom svenskt och ett angränsande lands territorialhav där en mindre del av transporten sker utanför territorialhav.

Svenskt Näringsliv är av den bestämda uppfattningen att begreppet öppna havet måste förstås i relation till den enskilda medlemsstatens territorialhav vid tillämpning av undantag.

### Skatteverket

Som ovan beskrivits har det i samband med införandet av det svenska undantaget konstaterats att med öppna havet avses allt vatten utanför ett lands territorialgräns. För att avgöra detta har en hänvisning skett till den lagstiftning som reglerar Sveriges sjöterritorium. Vidare har omfattningen av det svenska undantaget kopplats till den riktlinje som mervärdesskattekommittén publicerat i ämnet. Denna riktlinje är inte bindande och har dessutom tolkats olika i medlemsländer vilket blir tydligt i och med att flera medlemsländer antagit en tillämpning som innebär att med öppna havet avses allt vatten utanför det egna landets territorialhav.

Den tolkning som idag förespråkas av Skatteverket kan således ifrågasättas både vid analys av rättskällor i form av lagtext och förarbetena samt vid en komparativ jämförelse mot hur begreppet tillämpas i andra medlemsländer. Svenskt Näringsliv är som ovan beskrivits av den bestämda uppfattningen att begreppet öppna havet vid tillämpning av undantaget måste förstås i relation till Sveriges territorialhav och inte andra länders territorialhav.

Mot bakgrund av ovan finns ett stort behov av att Skatteverket får Finansdepartementets uppdrag att skyndsamt omvärdera, utreda och tydliggöra sin position avseende hur det svenska undantaget för fartyg enligt 10 kap. 69 § och det däri angivna begreppet öppna havet ska tillämpas.

Johan Fall  
Svenskt Näringsliv

Anna Sandberg Nilsson  
Svenskt Näringsliv

Bilaga 1 – översikt av olika medlemsländers tillämpning

Bilaga 2 – översikt av Sverige och angränsande länders territorialvatten

## Bilaga 1.1 – översikt av olika medlemsländers tillämpning

**Bilaga 1.1 – Översikt**

**Länder med restriktiv tillämpning**

- **Sverige:** Undantag för fartyg som används på öppna havet. Med öppna havet förstås vattenområden utanför ett lands territorialhav.
- **Litauen:** Undantag för fartyg som används på öppna havet. Med öppna havet förstås vattenområden utanför ett lands territorialhav.

**Länder där det saknas rättslig vägledning**

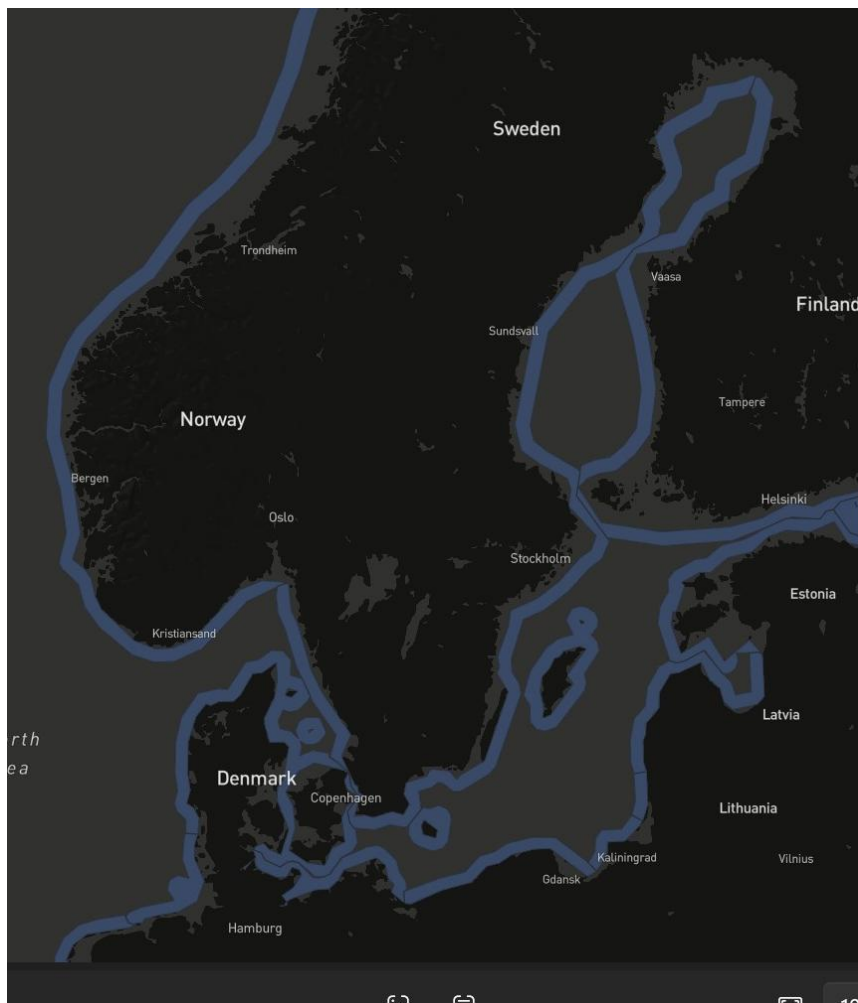
- **Lettland:** Undantag för fartyg som används på internationellt vatten. Det saknas lokal rättspraxis eller vägledning i hur det ska förstås i relation till andra staters territorialhav.
- **Polen:** Undantag för fartyg som används på öppna havet. Vad som utgör öppna havet har inte behandlats i praxis/övrig vägledning. I rättspraxis har det bekräftats att undantaget kan tillämpas även om passagen mellan territorialhav är minimal.
- **Tyskland:** Undantag för fartyg som används på öppna havet. Saknas rättspraxis och övrig vägledning på området.

## Bilaga 1.2 - översikt av olika medlemsländers tillämpning (forts)

**Bilaga 1.2 – Översikt**

**Länder med tillåtande tillämpning**

- **Norge:** Undantag gäller bl.a. för vissa fartyg på minst 15 meter som används för utrikeshandel ("utrikes fart"). Med utrikeshandel förstås fartyg som regelmässigt går mellan hamnar utanför det norska momsområdet, dvs. norskt territorialhav.
- **Finland:** Undantag för fartyg som används i yrkesmässig internationell trafik. Begreppet internationell trafik har inte definierats, men undantaget tillämpas så att det gäller för fartyg i trafik mellan finska och utländska hamnar.
- **Danmark:** Undantag för fartyg som används för utrikeshandel ("udenrigsfart"). Med utrikeshandel förstås användning utanför dansk territorialhav.
- **Estland:** Undantag för fartyg som används på internationellt vatten. Andra medlemsländers territorialhav anses vara internationellt vatten vid tillämpning av undantag.
- **Nederländerna:** Undantag för fartyg som används på öppna havet. Med öppna havet förstås allt vatten utanför Nederländernas territorialhav.
- **Frankrike:** Undantag för registrerade kommersiella fartyg som används utanför nationell territorialhav.
- **Spanien:** Undantag för fartyg som används för internationell sjöfart. Med internationell sjöfart avses användning utanför spansk momsterritorium, dvs. spansk territorialhav.

**Bilaga 2 – översikt av Sverige och angränsande länders territorialvatten**

Källa: [Maritime Boundaries | Resource Watch](#)