



Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

Valtiovarainministeriö kirjaamo kirjaamo.vm@gov.fi
Hallitusneuvos Jari Salokoski, jari.salokoski@gov.fi
Esityisasiantuntija Laura Burmester laura.burmester@gov.fi

Lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle suurten konsernien vähimmäisveroa koskevaksi lainsäädännöksi VN/9714/2023

Valtiovarainministeriö on pyytänyt lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle suurten konsernien vähimmäisveroa koskevaksi lainsäädännöksi. Suomen Varustamot ry kiittää lausuntopyynnöstä ja esittää lausuntopyynnön johdosta seuraavaa.

Yleistä esitysluonnoksesta

Esityksen tarkoituksena on panna täytäntöön neuvoston direktiivi (EU) 2022/2523 (jäljempänä ”direktiivi”) monikansallisten konsernien ja suurten kotimaisten konsernien maailmanlaajuisen vähimmäisverotason varmistamisesta unionissa. Kuten esityksessä todetaan, direktiivin taustalla on OECD:ssä käynnistetty kansainvälisen tuloverotuksen uudistamishanke, jonka perusteella lainsäädäntö saa tarkemman sisältönsä joitakin EU-lainsäädännön vaatimuksista johtuvia poikkeuksia lukuun ottamatta. Direktiivin johdannosta, kohta 17, ilmenee, että merenkulkuala sovelletaan jäsenvaltioissa perinteisesti vaihtoehtoisia tai täydentäviä verotusjärjestelmiä, koska ala on erittäin epävakaa ja sen suhdannekierto on pitkä. Jotta vältetään näiden toimintapoliittisten perusteiden heikentäminen ja annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus jatkaa erityisen verokohtelun soveltamista merenkulkuala kansainvälisten käytäntöjen ja valtioneuvoston päätösten mukaisesti, meriliikenteen tulot olisi jätettävä järjestelmän ulkopuolelle.

Suomessa merenkulun erityisverolainsäädäntö on toteutettu Tonnistoverolain (2002/476) kautta. Haluamme nostaa esille, että Suomen tonnistoverolaki muutoksineen on hyväksytty komission toimesta ja että laki nykyisellään noudattaa merenkulkualan kansainvälisiä käytäntöjä ja on EU:n valtioneuvoston päätösten mukainen. Näin ollen pitäisi myös olla tavoitteena, että tonnistoverolain mukaan tonnistoverotettavaan toiminnan kuuluvat tulot jäävät järjestelmän ulkopuolelle.

Kansainvälisen merenkulun tulot

Esitysluonnoksen 3 luvun 14 §:n mukaan kansainvälisen merenkulun tulo ja määritelty kansainvälisen merenkulun liitännäistulo rajataan pois laskettaessa tulosta tai tappiota, ja näin ollen kyseiset toiminnot on käytännössä jätetty lain soveltamisalan ulkopuolelle. Direktiivin tavoitteiden mukaisesti 3 luvun 15 § ja 16 § olisi tulkittava siten, että kaikki tonnistoverotettavasta toiminnasta tuleva tulo on jätetty direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Direktiivin Artikla 17 (1) (b) ja OECD:n mallisääntöjen Artiklan 3.3.3. mukainen kansainvälisen liikenteen liitännäistulojen listaus on kuitenkin niin suppea, että esitysluonnoksen nykyinen versio voisi ilman erillistä kansallista tulkintaohjetta johtaa siihen, että merkittävä määrä tonnistoverolain mukaan huojennettuja tuloja voitaisiin verottaa esitetyn sääntelyn perusteella. Kuten todettua, tämä olisi direktiivin tavoitteiden vastainen lopputulos ja mahdollisesti myös EU-oikeiden vastainen lopputulos.

HELSINKI, HELSINGFORS

Aleksanterinkatu 44, FI-00100, Helsinki, Sähköposti: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Alexandersgatan 44, FI-00100, Helsingfors, E-post: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Aleksanterinkatu 44, FI-00100 Helsinki, Finland, E-mail: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi



Esitysluonnoksen jättäminen ilman muutosta voisi johtaa siihen, että ainakin seuraavat tonnistoverotettavaan toimintaan kuuluvat tulot voisivat tulla verotettavaksi esitetyn sääntelyn perusteella:

1. Tonnistoverotettavan aluksen kabotaasikuljetuksesta saatu tulo (sisältyy Tonnistoverolain 7 § 1 mom. 1 kohtaan),
2. Aluksella tapahtuvasta tavaroiden ja palvelujen myynnistä aluksella kulutettaviksi saatu tulo (Tonnistoverolaki 7 § 1 mom. 2))
3. Tonnistoverotettavassa toiminnassa käytettyjen koneiden, kaluston ja muun niihin verrattavan irtaimen käyttöomaisuuden luovuttamisesta saatu tulo (Tonnistoverolaki 7 § 1 mom. 5))
4. Kuljetuspalvelun hintaan sisältyvästä satama-alueen ulkopuolella tapahtuvasta kuljetuksesta saatu tuloa, kun tonnistoverovelvollinen on ostanut kuljetuksen toiselta yritykseltä (Tonnistoverolaki 7 § 2 mom.)
5. Tietyissä tilanteissa tonnistoverotettavan aluksen antaminen vuokralle ilman miehistöä

Jäsenmaat voivat direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä erilaisin toimin yrittää yhteensovittaa jo hyväksytyt tonnistoverojärjestelmiä ja direktiiviä. Voidaan perustella, että direktiivi (ja/tai OECD:n mallisäännöt) sellaisenaan kansainvälisen meriliikenteen tulojen poikkeuksen osalta ovat EU-oikeuden vastaisia, koska ne ovat vastoin primäärioikeutta ja EU-oikeudellisia periaatteita, jotka ovat normihierarkiassa korkeammalla kuin direktiivit. Näin ollen kansallisessa lainsäädännössä voitaisiin säätää poikkeus laajemmaksi kuin mitä direktiivissä ja kansallinen laki voisi olla erilainen kuin direktiivi. Jos tällainen malli otetaan käyttöön direktiivin täytäntöönpanossa muissa merkittävissä merenkulumaissa EU:ssa, niin Suomen pitäisi esitysluonnoksen 3 luvun 15 §:n 1 momenttiin lisätä 7) kohta, jossa säädettäisiin, että kaikki tulot, jotka ovat Suomen tonnistoverolain tai vastaavan toisen EU/EEA-maan tonnistoverojärjestelmän mukaan tonnistoverotettavia, katsotaan kansainvälisen merenkulun tuloiksi ja ovat siten järjestelmän ulkopuolella.

Mikäli muissa EU-maissa direktiivin toimenpanossa ei päädytä edellä esitettyyn malliin, hallituksen esitykseen olisi lisättävä maininta siitä, miten 3 luvun 15 § ja 16 § pitäisi tulkita. Tässäkin tapauksessa olisi perusteltua katsoa, miten direktiivi tältä osin on pantu täytäntöön muissa merkittävissä merenkulumaissa EU:ssa, jotta Suomen sääntely ei poikkea yleisestä eurooppalaisesta linjasta. Direktiivin perusteella sääntöjä on tulkittava OECD:n mallisääntöjen ja ohjeistuksen mukaisesti, jos tämä on EU-oikeuden mukaista. Näin ollen voidaan myös päätellä, että OECD:n mallisääntöjä ja ohjeistuksia ei saisi käyttää tulkinta-apuna, jos tämä johtaisi EU-oikeuden vastaiseen lopputulokseen. Tässä tapauksessa hallituksen esitykseen pitäisi erikseen tuoda esille, miten edellä mainittuja sääntöjä on tarkoitus tulkita Suomessa. Helpoin ja selkein tapa tämän toteuttamiseksi olisi lisätä esitykseen selvä viittaus siihen, että tonnistoverolain mukaan tonnistoverotettavia tuloja katsotaan aina 15 §:n tai 16 §:n mukaisiksi tuloiksi, jollei lain sanamuodosta toisenlainen tulkinta ole mahdollista. Tällä lisäyksellä hallituksen esitykseen pystyisi lausujan käsityksen sisällyttämään ehdotettuun poikkeukseen ainakin tonnistoverotettavan aluksen kabotaasikuljetuksesta saama tulo sekä aluksella tapahtuvasta tavaroiden ja palvelujen myynnistä aluksella kulutettaviksi saatu tulo.



Suomen Varustamot
Rederierna i Finland
Finnish Shipowners' Association

Kyseinen tapa olisi kuitenkin siinä määrin ongelmallinen, että tilanteissa, joissa alus annetaan vuokralle ilman miehistöä toiselle kuin konserniyksikölle, niin lakiesityksen sanamuodosta poikkeamatta ko. alusvuokrauksesta kertynyt tulo ei voitane jättää verottamatta tilanteissa missä nettotulo alusvuokrauksesta (kansainvälisen liikenteen liitännäistulot) on enemmän kuin 50 prosenttia konsernin nettotulosta 15 §:n mukaisesta toiminnasta. Aluksia annetaan yleensä ilman miehistöä vuokralle konsernin ulkopuolelle tilanteissa, joissa on ylikapasiteettia ja näin ollen myös kannattavuushaasteita varsinaisessa toiminnassa. Siten ehdotettu sääntely johtaisi käytännössä usein siihen, että aluksen vuokraaminen ilman miehistöä konsernin ulkopuolelle olisi ehdotetun lain mukaan verotettavaa (ja tällainen vuokraustoiminta on yleensä kannattavaa), vaikkakin alusten antaminen vuokralle ilman miehistöä olisi tonnistoverolain mukaan tonnistoverotettavaa tuloa.

Lausunnon antaja pitää myös hyvin ongelmallisena, että 16 §:n mukaiset liitännäistulot ovat tarkasti yksilöityjä, ja poikkeavat tonnistoverojärjestelmän määräyksistä. Tämä johtaa, kuten todettua lopputulokseen, jossa direktiivin täytäntöönpano johtaisi tosiasiasillisesti siihen, että osa tonnistoverojärjestelmän piirissä olevista tuloista olisi verotettavia ehdotetun lain mukaan. Tätä pitäisi ratkaista edellä mainitulla tonnistoverolain mukaisella tulkintaviittauksella, ja lisäämällä 16 §:n 1 momenttiin loppuun ”muun ohessa” ... rahdin kuljettamisesta kansainvälisessä liikenteessä, **muun ohessa**, joka antaisi tilaa lukea ko. kohtaan mukaan ainakin suoraan kansainväliseen merenkulkuun liittyvät tulot, jotka lain sanamuodon perusteella eivät sisältyisi muutoin edotettuun poikkeukseen.

Brysselissä 14.9.2023

SUOMEN VARUSTAMOT RY

Maija Mattila
Työmarkkina- ja lakiasiainjohtaja
maiya.mattila@shipowners.fi
+358 400 560594

HELSINKI, HELSINGFORS

Aleksanterinkatu 44, FI-00100, Helsinki, Sähköposti: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Alexandersgatan 44, FI-00100, Helsingfors, E-post: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi
Aleksanterinkatu 44, FI-00100 Helsinki, Finland, E-mail: info@shipowners.fi, www.shipowners.fi