

Publicerad i Dagens industri den 9 april 2015

En replik på en tidigare debattartikel av professorerna Sven-Olof Lodin och Per Strömberg som skrev om att företagens belåning förvärrade finanskrisen.

### **Vår bransch riskerar att slås ut**

Den svenska handelsflottan är i hög grad internationellt konkurrensutsatt. De skattevillkor som hittills erbjudits branschen i Sverige har under 2000-talet i negativ mening skiljt sig markant från övriga sjöfartsländers, inte minst inom EU. Detta har varit starkt bidragande till den utflagging av svenska skepp som skett under senare år.

Att designa ett skattesystem som maximerar intäkter för staten och minimerar snedvridningarna ute i den reella ekonomin är en av vår tids stora ekonomisk-politiska utmaningar.

Företagsskattekommitténs utredning från sommaren 2014 var ett försök att göra just detta. Med ansatsen att "one size fits all" skulle härvas med räntesnurror och internlån minska skatteplaneringen, framför allt hos riskkapitalbolag. Men eftersom alla branscher ser olika ut och verkar under olika premisser så är det omöjligt att införa samma regler som ska gälla alla företag. Det är inte bara fel, om så skulle ske så riskerar en hel näringsgren som exempelvis sjöfarten att slås ut.

Kapitalbehovet inom rederinäringen, som i sig är synnerligen kapitalintensiv, är mycket stort; belåningsgraden på fartyg ligger inte sällan på 80 procent. Det innebär att rederiernas räntekostnader är avsevärda. Borttagen avdragsrätt skulle leda till stora snedvridningar och i och med att majoriteten av rederierna är små, familjeägda företag omöjliggör detta i praktiken en ökning av det egna kapitalet genom nyemission, om man inte vill ge upp kontrollen av företaget.

De volatila marknadsförutsättningarna inom sjöfarten medför vanligen resultatmässigt långa djupa dalar och korta höga toppar. Detta blir förödande i ett system där ett eller ett flertal års negativt rörelseresultat leder till att man inte erhåller något som helst avdrag för finansiella kostnader. De förluster man under dessa år samlar på sig lägger dessutom hinder för framtida avdrag.

Sedan 2008 har antalet svenskflaggade fartyg minskat med 60 procent och idag seglar färre än 100 fartyg under svensk flagg. Om resten av den svenska handelsflottan försvinner till utlandet leder det till förlust av cirka 12 000 arbetsplatser för sjöanställda och omfattande neddragningar inom det svenska sjöfartsklustret som sysselsätter drygt 100 000 personer över hela landet.

Det är den verklighet som skatteteoretikerna borde förhålla sig vid.

Pia Berglund, VD

Christian Lövgren, Chefekonom

Sveriges Redareförening