



Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen

103 33 Stockholm

## REMISSYTTRANDE

Ert datum 2014-06-23

Er beteckning Fi2014/2212

Göteborg 2014-10-23

### **Sveriges Redareförenings remissyttrande beträffande Finansdepartementets remiss avseende Företagsskattekommitténs slutbetänkande: ”Neutral bolagsskatt – för ökad effektivitet och stabilitet” (SOU 2014:40)**

Sveriges Redareförening har tagit del av rubricerad remiss.

Föreningen ansluter sig i huvudsak till det yttrande som Svenskt Näringsliv lämnat. Sveriges Redareförening avstyrker Företagsskattekommitténs förslag.

I det följande lämnas några specifika exempel på negativa konsekvenser för de av Sveriges rederier som är utsatta för internationell konkurrens.

- Kapitalbehovet inom rederinäringen, som i sig är synnerligen kapitalintensiv, är mycket stort; belåningsgraden på fartyg ligger inte sällan på 80%. Det innebär att rederiernas räntekostnader är avsevärda. Borttagen avdragsrätt skulle leda till stora snedvridningar. Det kan också i detta sammanhang särskilt noteras att näringen nästan uteslutande är privatägd. Detta omöjliggör i praktiken en ökning av det egna kapitalet genom nyemission om man inte vill avhända sig kontrollen av företaget.
- Rederiverksamhet består till en inte oväsentlig del av in- och uthyrning av fartyg (med eller utan besättning) och lastkapacitet. Föreningen uppfattar att Företagsskattekommitténs förslag innebär att en beräknad räntedel på hyreskostnader kan komma att ingå i avdragsbegränsningarna liksom en räntedel vid operationell leasing (kallas vanligen skeppslega eller bareboat charter inom sjöfarten). Sådana avdragsbegränsningar skulle få mycket stora konsekvenser för den svenska sjöfarten. Den omvända situationen, dvs hur en eventuell kalkylerad ränteintäkt vid uthyrning av skepp skulle behandlas vid beräkningen av finansiella intäkter, berörs inte, varför frågan kan ställas hur denna situation skulle behandlas.

- Vidare synes de föreslagna avdragsbegränsningarna omfatta valutakursförluster. Rederier-  
nas intäkter är oftast i USD eller EUR. Även handel med fartyg och fartygsfinansieringar  
sker oftast i dessa valutor. Om avdragsbegränsningarna skulle omfatta valutakursförluster  
skulle detta få omfattande negativa konsekvenser. En beskrivning av hur hanteringen av  
den omvända situationen föreslås ske saknas såvitt föreningen kan finna.
- Även den 50%-iga bortskrivningen av ackumulerade underskott som föreslås vid in-  
gången av det första beskattningsåret i det nya system som kommittén föreslår kan få  
mycket stora negativa följder. Sjöfart är till sin karaktär en bransch vars marknadsförut-  
sättningar präglas av stor volatilitet. En begränsning av avdragsrätten för uppkomna  
underskott skulle få allvarliga konsekvenser för rederierna.
- 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. Hela systemet bygger alltså på att man ska vara lågbelånad  
samt alltid gå med vinst.
- För närvarande befinner sig en stor del av sjöfartsnäringen i en utdragen lågkonjunktur  
och en begränsning av avdragsrätten för uppkomna underskott skulle få svåra conse-  
kvenser för återhämtningen i branschen.
- 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. Om Företagsskattekom-  
mitténs förslag skulle sättas i kraft så att rederierna skulle omfattas utan att ett tonnage-  
skattesystem införs av den modell som övriga EU-länder har, befarar Sveriges Redare-  
förening att större delen av det som finns kvar av den svenska handelsflottan lämnar  
landet. Detta vore synnerligen allvarligt, inte minst i det säkerhetspolitiska läge som för  
närvarande råder i Sveriges närområde. Huvuddelen av den svenska utrikeshandeln sker  
med fartyg.
- 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.

Sveriges Redareförening vill avslutningsvis gärna framhålla att en skatte- och avgiftsmässig  
hantering av svensk sjöfart i enlighet med de förslag som tidigare lämnats av föreningen (ton-  
nageskatt, förändrad 183-dagarsregel mm) beräknas medföra flera tusen nya jobb, inte minst  
för ungdomar. Därmed kan en svensk basnäring som på många områden är tekniskt och kom-  
petensmässigt världsledande bidra till de sysselsättningsmål som finns i Sverige.

Göteborg, dag som ovan

Pia Berglund

Per A. Sjöberger