

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

### **Remissyttrande "Nya skatteregler för företagssektorn"**

Er beteckning: Fi2017/02752/S1

Svensk Sjöfart vill härmed lämna över följande remissyttrande beträffande remiss "Nya skatteregler för företagssektorn".

#### **Sammanfattning**

Svensk Sjöfart har tagit del av rubricerad remiss. Föreningen ansluter sig i huvudsak till det yttrande som Näringslivets Skattedelegation lämnat och avstyrker förslaget. Svensk Sjöfart avstyrker förslaget i sin helhet då det skulle få stor påverkan på svenska rederiers möjligheter att verka på en internationellt konkurrensutsatt marknad. Förslaget slår hårt mot just familjeföretag då dessa inte har möjlighet att finansiera sig via ett ökat eget kapital utan att avhända sig kontrollen över företaget. Detta kan inte vara meningen att motverka möjligheten att bedriva långsiktig verksamhet inom en familj? För vissa av våra framför allt mindre rederier skulle ett införande kunna i värsta fall innebära på kort tid likviditetsbrist och därmed försäljning eller likvidation av bolaget Sjöfarten är redan idag hårt konkurrensutsatt och att Sverige på detta sätt på i stort sett samtliga områden inför strängare regler än EU:s andra länder (jämförelse har gjorts mot andra EU:s sjöfartsländer) gör att det blir mycket svårt för rederier att konkurrera som svenskt bolag och detta kommer att medföra att allt fler rederier väljer att lämna Sverige.

Skulle förslaget trots detta genomföras förordar Svensk Sjöfart man även inför:

- ✓ den s.k. gruppregel som möjliggör en skuldsättning motsvarande den externa skuldsättningen i gruppen, och
  - ✓ införandet av ett betydligt högre förenklingsregel för mindre företag snarare runt 3 miljoner EUR vilket direktivet medger istället för 100 000 SEK som nu föreslagits, och
  - ✓ i valet mellan en EBIT och EBITDA regel inför en EBITDA regel. Avdragsutrymmet bör sättas till 30 procent av EBITDA, samt
- Svensk Sjöfart förordar att timecharter och bareboat charter undantas från den nya definitionen av finansiell leasing.

Regeringen har på senare år genomfört ett antal reformer för att stärka möjligheterna för svenska rederier att återigen växa i Sverige och under svensk flagg. Vi ser detta förslag som direkt kontraproduktivt mot de mål regeringen satt upp för en stärkt handelsflotta. Därför anser vi att regeringen om detta förslag trots våra invändningar införs skyndsamt måste se över det svenska tonnageskattesystemet för att inkludera fler rederier än idag då ett antal av våra rederier utesluts att nyttja det systemet. Idag är en av bristerna att små rederier med kustnära trafik inte kan gå in i systemet pga. dess begränsning av i vilka områden vi kan verka och kravet på tillväxt i systemet. Den föreslagna bolagsskatten och dessa begränsningar i tonnageskatten gör att konkurrenssituation för våra svenska rederier återigen försämras.

### **Bakgrund och förslaget**

Till grund för förslaget ligger dels Företagsskattekommittén samt vissa EU-direktiv. Föreningen har svarat på båda dessa förslag i två remisser. Föreningen har en grundförståelse för att EU-direktiv och andra internationella skatteregler på området behöver införas. Vi vänder oss däremot det starkaste emot att den svenska regeringen på så många ställen väljer att gå längre än vad EU-regelverken kräver. Detta kommer att negativt påverka konkurrensmöjligheterna på den marknad vi verkar och det bör endast göras i särskilda undantagsfall och där det finns särskilda skäl. Vi ser inga sådana skäl för de särregler som nu föreslås i de delar de påverkar svenska rederier då våra konkurrentländer inte infört mer än de regler som finns angivet i direktivet. Särskilt anmärkningsvärt är att förenklingsregel införs med betydligt lägre tröskelvärde (100 000 SEK) till skillnad från ett antal andra större sjöfartsländer inom EU varmed våra rederier konkurrerar exempelvis med Finland, Danmark och Storbritannien.

Meningen med förslaget är att försvåra skatteplanering med fokus på räntesnurror. Föreningens medlemmar är främst familjeföretag med stora kostnader för investeringar i en mycket volatil internationell miljö och nyttjar inte denna typ av räntesnurror. Vi är långt ifrån de företag som lagstiftningen avser att reglera snarare skulle dessa regler om de införs medföra stora svårigheter för våra rederier att överleva i Sverige. Det är också mycket olyckligt att Sverige väljer att införa betydligt strängare regler än vad EU-direktivet kräver.

Svensk Sjöfart vill nedan lämna detaljerade synpunkter på de delar av förslaget som får störst påverkan på rederierna verksamhet.

### **Ränteavdragsmöjligheterna**

En ny färja kostar runt 1–2 miljarder kronor medan ett mindre lastfartyg kostar 200–300 miljoner. 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, trots det historiskt låga ränteläget, avsevärda. Den kraftigt begränsade avdragsrätten för negativt räntenetto i förslaget, som dessutom i många fall i praktiken kommer att vara ett avdragsförbud beroende på att underskottsavdragen skall påverka utrymmet, kommer att tvinga rederier att betala skatt även under förlustår samt att redovisa en effektiv skattesats som i många fall kommer att vara dubbelt så hög eller högre som den nominella skattesatsen. Det kan också i detta sammanhang särskilt noteras att näringen nästan uteslutande är privatägd genom långsiktiga familjeföretag. Förslaget skulle leda till en fundamental förändring av hur man bedriver rederiverksamhet eftersom man inte tillåter några övergångsregler, samordnar med övriga EU-länder eller att man har gjort någon konsekvensanalys av berörda bolag.

Svensk Sjöfarts medlemmar förordar om regeringen remissförfarandet till trots går vidare med förslaget att det införs enligt EBITDA regeln. Avdragsutrymmet måste sättas till 30 procent av EBITDA såsom direktivet medger. Det finns i Svensk Sjöfarts syn ingen anledning för Sverige att inte tillämpa en motsvarande takgräns i stället för den valda 25-procentsgränsen. Detta bl.a. för att svenska rederier ska kunna konkurrera under motsvarande förutsättningar som rederier i andra medlemsländer då de flesta EU-medlemsländerna förefaller välja en EBITDA med 30 %. Vi anser att det argument som lyfts fram i promemorian för att välja en EBIT framför en EBITDA – att det skulle kunna få negativa konsekvenser för sysselsättningen eftersom en EBITDA-modell skulle gynna kapitalintensiva företag på bekostnad av personalintensiva - är lågsökta och dåligt underbyggda.

Denna bör kombineras med ett införande av gruppregeln vilket EU-direktivet medger (art. 4 punkt 5). Som sådan kan betydelsen av gruppregeln i punkt 3 inte betonas tillräckligt, varför det är avgörande att de förutsättningar som behövs för att täckas av det är tydliga nog att kunna

förutse i vilken utsträckning undantaget skulle gälla i ett specifikt fall helt i enlighet med OECD rekommendationer. I punkt 53 c anges att samtliga tillgångar och skulder ska värderas enligt samma metod som i koncernredovisningen.

### **Definitionen av finansiell leasing**

I promemorian till remissen anges att "Det som utmärker finansiell leasing är att de ekonomiska fördelar och ekonomiska risker som förknippas med ägande av objektet i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren." Vidare anges att grundtanken är "att om en leasegivare i huvudsak bara tar en kreditrisk ska denne inte beskattas som för uthyrning av en tillgång utan som för utlåning av pengar.

Föreningens medlemmar känner oss frågande runt den nya definitionen av finansiella leasingavtal. Det vi upplever speciellt med det svenska förslaget är att promemorian föreslår att man även inför skatteregler om vem som ska anses ägare till en leasad tillgång vid finansiell leasing - dvs att leasad tillgång ska ta upp en tillgång och göra värdeminskingsavdrag – vilket inte är ett krav enligt vare sig OECD eller EU-direktivet.

Rederiverksamhet består till en inte oväsentlig del av in- och uthyrning av fartyg (med eller utan besättning) och lastkapacitet. Mot bakgrund av hur finansiell leasing beskrivs i promemorian, finns det en risk att s.k. timecharter och bareboatavtal som idag klassificeras som operationell leasing framgent kan komma att klassificeras som finansiell leasing och att ett förtydligande önskas i denna del. Det framgår av utredningen att det som utmärker finansiell leasing är att "de ekonomiska fördelar och ekonomiska risker som förknippas med ägande av objektet i allt väsentligt överförs från leasegivaren till leasetagaren" (s. 179). Detta är också den definition som tas in i den föreslagna skatteregeln. Det är en otydlig formulering som kan innebära att utrymmet för olika bedömningar kan bli stort. Vidare när man läser promemorian får man en känsla av att utgångspunkten är att alla tillgångar som leasas ut är nya eller åtminstone inte funnits i leasegivarens verksamhet en längre tid.

Svensk Sjöfart behöver ett förtydligande av definitionen för finansiell leasing för att ens kunna avgöra påverkansgraden på våra rederier alternativt bör regeringen tydligt ange att sjöfartens normala kontraktsförhållanden såsom timecharter och bareboat inte omfattas av denna nya definition.

Svensk Sjöfart förordar att timecharter och bareboat charter undantas från den nya definitionen.

### **Gruppundantaget**

Frågan om undantaget för en företagsgrupp att om de använder samma redovisningsprinciper som finns i direktivet verkar inte infört i den svenska lagstiftningen. Koncernregeln i rådets direktiv 2016/1164 ger redan i inledningen en öppning för att ta särskild hänsyn till koncerner vilket Svensk Sjöfart välkomnar. Tyvärr har Sverige valt att inte implementera denna lättnad i den svenska implementeringen. Det kan också särskilt noteras, att vad som är känt idag, så har eller kommer en stor majoritet av de andra sjöfartsländerna inom EU som direkt konkurrerar med våra svenska rederier att införa en s.k. grupp/koncernregel. Detta kommer naturligtvis att göra det svårt att locka nya investeringar till Sverige.

Våra rederier har vanligtvis gjort stora investeringar i t.ex. en fartygsflotta eller andra anläggningstillgångar och är som sådan generellt i stor utsträckning finansierad genom externa källor. Typiskt samordnas en koncerns hela finansiella behov genom ett internt finansieringsföretag, som inte är engagerad i någon fraktverksamhet eller som innehar någon del, som t.ex. möjliggör för koncernen att bli gynnsammare finansiella lösningar.

### **Påverkan av valutakurser och annat**

Vidare synes de föreslagna avdragsbegränsningarna omfatta valutakursförluster kopplade till finansiering. Rederiernas intäkter är oftast i USD eller EUR. Även handel med fartyg och fartygsfinansiering sker oftast i dessa valutor. Om avdragsbegränsningarna skulle omfatta valutakursförluster skulle detta få omfattande negativa konsekvenser. Värt att notera är att vissa andra EU-länder med stort sjöfartskluster har exkluderat valutakursförluster på lån från avdragsbegränsningen. Sammanfattningsvis skulle förslaget kunna leda till att i ett företag får betala skatt trots att de i själva verket förlorar pengar. Med andra ord är det av yttersta vikt för rederierna att ha full klarhet i hur valutakursvinster/förluster samt andra finansiella poster ska behandlas eftersom det inte är ovanligt att mycket stora poster är redovisade under finansnettot vilket naturligtvis har mycket stor påverkan på vilket företag som helst.

Vi förordar att valutaförluster inte skall räknas in i räntekostnad om förslaget skulle genomföras.

### **Begränsning i att utnyttja underskottsavdrag till mer än 50% av årets skattepliktiga resultat.**

Begränsningen som föreslås gälla i 2 alternativt 3 år och är ytterligare en åtgärd som slår väldigt hårt på de bolag som är inne i en svag konjunkturcykel. Sjöfart är till sin karaktär en bransch vars marknadsförutsättningar präglas av stor volatilitet. En begränsning av avdragsrätten för uppkomna underskott skulle få allvariga konsekvenser för rederierna.

De volatila marknadsförutsättningarna inom sjöfarten medför vanligen resultatmässigt långa djupa dalar och korta höga toppar. De rörelseförluster 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 konsekvenser för återhämtningen i branschen. Lägg därtill att även här gör Sverige en strängare tolkning än andra länder då direktivet medger en evig möjlighet att rulla ett negativt räntenetto vidare medan Sverige valt att begränsa möjligheten till 6 år.

Vad gäller underskottsavdrag vill vi inte se några begränsningar och gällande rullning av negativa räntenetton så vill vi ha obegränsad tid istället för de föreslagna 6 åren.

Kvarstående negativa räntenetton försvinner också vid ägarförändringar. Det finns inte något uttryckligt undantag för koncerninterna omstruktureringar, vilket förefaller omotiverat. Det skulle således inte vara möjligt att omstrukturera inom en rederikoncern utan att kvarstående negativa räntenetton riskerar att förloras.

### **Relation till tonnageskatten**

Riksdagen beslutade den 28 september 2016, efter förslag från regeringen, att införa ett tonnageskattesystem. Detta system är ett frivilligt system för mer förutsägbart bolagsskattesystem där ett rederi kan välja att frivilligt ingå i tonnageskattesystemet och bolagsskatt betalas då enligt den beräkningsmodell som systemet stipulerar. Tyvärr var systemet som det antogs begränsande i sin natur vilket branschen och ett stort antal remissvar noterade under utredningen som ledde fram till antagandet. Exempelvis kan inte mindre rederier som är aktiva i kustnära internationell trafik ingå i systemet, dessutom ställer systemet krav på att fartyg ska vara i internationell trafik istället för internationell konkurrens vilket är den normala begränsningen. Därutöver finns en storleksbegränsning som utesluter ett antal av våra medlemsrederier. Tyvärr är det samma rederier som också drabbas hårt av de föreslagna bolagsskatteändringarna. Om regeringen väljer att inte ta hänsyn till föreningens synpunkter är

vår absoluta åsikt att tonnageskattesystemet bör vara mer inkluderande för att inte slå ut våra små familjerederier från att verka i Sverige.

Göteborg 170926

A handwritten signature in blue ink, reading "Pia Berglund". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke extending to the right.

Pia Berglund  
Vice-Vd Svensk Sjöfart

	Sverige (förslag enl. promemoria)	Företagsskattekommittén Alt 1: Ej avdrag negativt finansnetto. Schabloniserat finansieringsavdrag 25 % Alt 2: 20 % av EBIT	EU-direktiv	Andra EU-länder med sjöfartsintresse
<b>Avdragsbegränsning (EBIT/EBITDA)</b>	Alt 1: 35 % av EBIT Alt 2: 25 % av EBITDA		30 % av EBITDA / 42 % av EBIT*	30% av EBITDA är vanligast men också 25 % av EBITA förekommer
<b>Undantag från avdragsbegränsning för räntekostnader upp till visst belopp</b>	100 000 SEK	-	3 mEUR (hela gruppen)	3 mEUR vanligast men ner till 500tEUR.
<b>Särskild gruppregelundantag baserat på förhållandet tillgångar - eget kapital</b>	Nej	Nej	Ja Ja, obegränsat tid framåt och begränsad tid (3 år) bakåt.	Ja (med undantag för ett till land)
<b>Möjlighet att rulla vidare negativa räntenetton</b>	Ja, sex år framåt Avdragsbegränsning under 2-3 år: 50% av skattemässiga	Ja, sex år framåt		Ja, tio år till obegränsad tid
<b>Underskotts begränsning</b>	överskottet före avdrag för negativt räntenetto	Halvering av inrullade skattemässiga underskott.	-	Ja, finns vissa begränsningar oftast i belopp och inte i tid.

\* I direktivet uttrycker man att det r möjligt att välja EBIT med en procentsats motsvarande vad som gäller för EBITDA. Promemorian tolkar OECD:s rekommendationer att 41 % av EBIT bör motsvara 30 % av EBITDA (s. 121)