

## Finansdepartementet

Till: [fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till: [birgitta.fors.almassidou@regeringskansliet.se](mailto:birgitta.fors.almassidou@regeringskansliet.se)

2024-10-18

## Diarienummer Fi2024/01268

### Remissvar: Förbättrade ränteavdragsbegränsningsregler för företag (SOU 2024:37)

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser närmare 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.*

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart välkomnar att förbättrade ränteavdragsregler föreslås. Sverige har länge legat efter europeiska länder som haft mer förmånliga regler vilket får negativa effekter på svensk konkurrenskraft, vilket man nu agerar på.

Förbättrade ränteavdragsregler är särskilt välbehövligt och efterlängtat för våra rederiverksamheter som står i begrepp att investera i klimat och hållbarhetsarbete eller kostsamma investeringar som krävs som är kopplade till beredskapsarbete, varför dessa kommer väl på plats.

Då rederibranschen är en kapitaltung bransch, som domineras av familjeägda företag som därmed inte kan öka sitt kapital på sådant sätt som t ex ett börsnoterat bolag är förbättrade och förenklade ränteavdragsregler mycket angeläget. Det kan dock konstateras att utredningen inte nått hela vägen fram i sitt arbete, vilket kommer preciseras närmare nedan.

#### Den svenska sjöfarten:

Den svenska sjöfarten har under många år lidit av mycket svag konkurrenskraft, till följd av ogynnsamma skatteregler, regelkrångel, m.m. i jämförelse med andra länder inom EU, vilket lett till en utflaggning av svenska fartyg och att få svenska fartyg skrivs in i det svenska fartygsregistret. Denna insikt har, i ljuset av krig i vårt närområde, skapat en medvetenhet om sjöfartens roll för Sverige i händelse av kris och krig då svenska handelsfartyg behöver städslas till hjälp för vårt försvar. Och det har också under pandemin blivit uppenbart att egna fartyg är av stor vikt för självförsörjningsförmågan då merparten av handelsvarorna transporteras på köl till Sverige. För att uppnå detta syfte, är det av vikt att stärka den svenska sjöfarten genom att regelverk är konkurrenskraftiga, enkla att implementera och inte bidrar till en större regelbörda för företagen.

## Svensk Sjöfarts synpunkter på förslagen:

### **Koncerngemensam beräkning av avdragsunderlag och räntenetto**

Från branschens sida välkomnas det att en koncerngemensam beräkning av avdragsunderlag och räntenetto föreslås, så att företag som kan lämna koncernbidrag till varandra kan utjämna sina räntenetton inom en gemensam beräkningsenhet.

Till skillnad mot vad som gäller idag kommer varken koncernbidrag eller underskott påverka avdragsunderlaget, vilket är positivt.

Företag mellan vilka koncernbidragsrätt föreligger ska beräkna avdragsrätten för ränta gemensamt och utgör en så kallad beräkningsenhet. Innebörden av förslaget är att en gemensam beräkning av räntenetto, avdragsunderlag och avdragsrätt ska upprättas. Bolagen i beräkningsenheten kommer fortsatt beskattas var för sig, men beräkning i beräkningsenhet ska vara obligatorisk. (Det blir tvingande inom koncernen att ingå i beräkningsenheten men frivillighet råder gällande fördelning av ej avdragsgillt räntenetto om detta överstiger 30%.) Handels- och kommanditbolag omfattas inte.

För svenska rederiverksamheter som har bolag inom olika branscher är det däremot inte säkert att det är en fördel att slå ihop alla bolag inom en koncern till en beräkningsenhet till följd av den administrativt tunga bördan det kan innebära att göra det gemensamma arbetet, som kan skapa större merkostnader än de förbättrade ränteavdragsreglerna medger. Det är därför vår syn att det ska vara möjligt att kvarstå utanför en beräkningsenhet om det praktiskt anses enklare för företaget att ha separata redovisningar.

Det är synd att handelsbolag som är en mycket praktisk företagsform vid få ägare inte är inkluderade i regeln vilket behöver åtgärdas.

### **Beloppsgränsen**

Svensk Sjöfart välkomnar att beloppsgränsen i förenklingsregeln höjs från 5 miljoner kronor till 25 miljoner kronor, så att fler av våra företag kan tillämpa regeln (och undvika den mer komplicerade huvudregeln EBIDTA). Det är inte enbart beloppet som höjs från 5 till 25 miljoner utan systematiken är ny för hur man kan beräkna det maximala ränteavdraget inom en koncern. För svenskt vidkommande innebär detta en harmonisering med andra länder inte minst inom EU där Sverige haft mindre konkurrenskraftiga regler.

### **Tidsgränsen**

För rederier som har långa cykler är det mycket välkommet att tidsgränsen för rätt till avdrag för kvarstående negativa räntenetton slopas, så att företag inte förlorar rätten till avdrag efter sex år. För sjöfarten som har långa investeringscykler innebär detta att branschen inte missgynnas jämfört med de företag som har korta cykler.

### **Räntedefinitionen**

Räntedefinitionen förändras inte i förslaget - men däremot justeras reglerna så att företag som hanterar portföljer med kredit försämrade fordringar som hanteras enligt effektivräntemetoden (en metod för att fördela ränteintäkter och räntekostnader för en finansiell tillgång eller skuld under den förväntade löptiden) får en tydligare definition av ränta som knyter an till god redovisningssed.

Vid införandet av reglerna 2019 infördes en särskild definition av ränta. Reglerna har dock visat sig vara svåra att tillämpa när det gäller att bedöma vad som ska betraktas som ränta. Särskilt komplicerat blir detta när en kostnad betalats till någon annan part än långgivaren - till exempel kreditvärderingsföretag och inte långgivaren direkt. Då det förekommit ett flertal HFD-domar föreslås en förändring av räntedefinitionen för företag som förvärvar portföljer av förfallna eller på annat sätt kredit försämrade fordringar. Det är ett bekymmer att vi i Sverige idag har en mer restriktiv syn på vad som utgör ränta än vad som följer av OECD BEPS-definitionen. Med tanke på att begreppen regleras



(något olika) i flera olika regelverk är det en brist att en definition avseende ränta inte är på plats och det som föreslås i utredningen är inte tillräckligt. Det är angeläget med ett förtydligande från lagstiftaren, antingen genom förarbeten eller ändringar i lagtexten.

### **Infrastrukturundantaget**

Svensk Sjöfart delar inte utredarens bedömning att det inte finns ett behov av ett infrastrukturundantag. I stället är föreningen mycket positivt till att ett infrastrukturundantag införs och ser ett stort behov av ett sådant undantag.

I direktivet mot skatteundandraganden finns en möjlighet att undanta ränteutgifter hänförliga till lån som finansierar vissa infrastrukturprojekt från de generella ränteavdragsbegränsningsreglerna, ett s.k. infrastrukturundantag. I detta avseende vill föreningen särskilt lyfta att det inte finns något behov av att införa snävare regler än vad direktivet kräver i jämförelse med det förslag som nu lagts fram i betänkandet. Ytterligare begränsningar av undantaget torde främst generera tillämpningsproblem och minska konkurrenskraften i förhållande till att attrahera investerare och privat kapital. Föreningen anser vidare att infrastrukturundantaget uttryckligen ska anges omfatta sjötransport och reguljär färjetrafik.

En väl fungerande sjötransport är en förutsättning för Sveriges kommande infrastrukturens utveckling och av allmänt intresse för samhället i stort. Det ska särskilt nämnas att myndigheten för samhällsskydd och beredskap aktivt prioriterar att få en betydligt större svensk handelsflotta och sjöfartsnäring. Därutöver är reguljär färjetrafik på flertalet linjer inte bara samhällskritiska utan en förutsättning för Sveriges anknytningar till andra länder, så som transportled samt även för boende och kommunikationen i stort. Det ligger således i branschens intresse att infrastrukturundantaget införs, inte sällan då det kan vara svårt att få intressenter till investeringar i mindre trafikerade linjer, men som ändå är nödvändiga ur samhällshänsyn för ett fungerande transportnätverk.

Enligt utredningen ska företag som beviljas ett undantag från de generella ränteavdragsbegränsningsreglerna i princip behandlas så som fristående bolag, och således inte inkluderas i den s.k. beräkningsenheten. Detta leder till att utrymmet för att bedriva annan verksamhet inom samma bolag (det bolag som beviljas infrastrukturundantag) är mycket begränsat. Detta skulle enligt föreningens mening riskera att leda till att många företag exkluderas. Så som förslaget nu är utformat ser föreningen även att det kan uppstå problem för företag (och koncerner) som i och för sig uppfyller kriterierna för att driva kvalificerade infrastrukturprojekt, i de fall dessa bolag även bedriver annan verksamhet och särskilt om denna verksamhet, eller verksamhet som bedrivs i andra bolag inom koncernen, i högre grad finansieras med interna lån eller med en mindre andel extern tredjeparts finansiering. Föreningen ser således ett behov av att tillåta blandad finansiering inom ramarna för infrastrukturundantaget. Enligt utredningen ska infrastrukturundantaget endast omfatta tredjeparts finansiering, vilket inte är tillräckligt enligt föreningens mening och det är inte heller ett uttryckligt krav enligt direktivet. Generellt sett ser föreningen inga risker med att infrastrukturundantaget skulle kunna leda till ett skatteundandragande, inte heller för det fall förslaget nu vidgas till att även omfatta blandad finansiering.

Vid större infrastrukturprojekt är det inte ovanligt med en varierad finansiering som dels består av exempelvis eget kapital, extern bankfinansiering och intern finansiering. Att begränsa infrastrukturundantaget till att endast avse tredjeparts finansiering riskerar således att minska Sveriges konkurrenskraft och attraktionskraft bland såväl inhemska som utländska investerare. Dessutom bedrivs rederiverksamhet primärt av privata familjeägda icke noterade företag där alternativet att genomföra en nyemission inte finns.

Infrastrukturprojekt avseende fartyg och hamnar är ofta tidsmässigt väldigt långa och sträcker sig många gånger över en tidsperiod av 30–50 år. I de allra flesta fall kommer företagen inte kunna göra avdrag för negativt räntenetto under ett stort antal år. Det är till och med osäkert om det är möjligt att göra avdrag för negativt räntenetto under projektets hela livslängd. Därför ställer föreningen sig positiv till förslaget om att kvarstående negativa räntenetton från tidigare år ska få behållas under den tid då infrastrukturundantaget tillämpas. I detta sammanhang är det också viktigt att kvarstående negativa räntenetton från tidigare år inte ska förfalla vid en ägarförändring i denna slags investeringar.

Då det enligt föreningens uppfattning inte är en slump att 19 av EU:s 27 medlemsländer redan infört någon sorts infrastrukturundantag, bör infrastrukturundantaget kunna utformas på ett sådant sätt att det är förenligt med statsstödsreglerna även ur ett svenskt perspektiv. Som utredningen också framhåller, sid. 259 ff, är det möjligt att utforma ett infrastrukturundantag som är förenligt med statsstödsreglerna.

I förhållande till de behov som Sverige står inför framgent, då många nya infrastrukturprojekt kommer behöva företas för att Sverige på ett ännu effektivare sätt ska kunna knytas närmare Europa, är det av högsta intresse att öka attraktions- och konkurrenskraften för att kunna finansiera dessa investeringar med hjälp av privat kapital. Från sjöfartens sida är det viktigt att påminna om att fartygsinvesteringarna är flyttbara. Om regelverken inte är konkurrenskraftiga finns det en risk att rederier flaggar ut, vilket får en direkt effekt, vilket på inga vis gynnar den svenska konkurrenskraften och inte den svenska sjöfarten som är i stort behov av att ta sig ur en ogynnsam situation. Avsaknaden av ett svenskt undantag skulle dessutom kunna innebära att vi får färre svenska fartyg, vilket direkt skulle motverka de åtgärder som regeringen nu vidtar för att öka den svenska handelsflottan för att kunna hantera det förändrade säkerhetspolitiska läget och säkerställa både en svensk grundläggande försörjningsberedskap så väl som vår svenska förmåga att levererar världsstöd (vad avser sjötransporter) i enlighet med de förväntningar som finns på Sverige till följd av NATO -anslutningen.

### **Skattetilläggen**

Det är från branschens sida en tydlig uppfattning att befrielsereglerna tillämpas alltför restriktivt och onyanserat samt att sanktionen uppfattas som för hård.

Skattetilläggen anses oproportionerligt höga särskilt givet hur lätt det är att göra fel. Det är våra medlemmars tydliga åsikt att det ska finnas en ärlig chans att göra rätt, vilket inte är fallet idag. Det är därför mycket upprörande med de höga beloppen.

Utöver vad som sagts ovan i frågan, tillstyrker Svensk Sjöfart NSD:s remissvar, vari det betonas att befrielsegrunderna inte tillämpas på ett rättvist och nyanserat sätt och att det snarare uppfattas som att skattetilläggen påförs nästintill rent mekaniskt vid oriktig uppgift.

### **Valutasäkringar- Bör 14 kap. 8 § IL ändras**

Det är en mycket omodern regel som behöver ändras och det är beklagligt att utredningen inte kom med ett sådant förslag.

Utöver saksynpunkterna ovan är det som särskilt påpekats välkommet med förbättrade ränteavdragsregler som föreslagits; det är flera gynnsamma förslag för att stärka konkurrenskraften för svenska rederier, vilket välkomnas.

I övrigt ansluter sig Svensk Sjöfart till Näringslivets Skattedelegations remissyttrande.

Stockholm som ovan

För Föreningen Svensk Sjöfart

Camilla Åberg Linder