

Finansdepartementet
Postboks 8008 Dep
0030 OSLO

Deres ref.
14/2128 SL
TV/HKT

Arkiv/Saksnr.
130/14/00139-2

Oslo
10. juli 2014

LCT
2373

Høringsuttalelse - enklere skatteregler for deltakerlignede selskaper

Norges Rederiforbund viser til høringsbrev datert 15. mai 2014, vedlagt høringsnotat med forslag til enklere skatteregler for deltakerlignede selskaper.

Norges Rederiforbund vil innledningsvis uttrykke at vi stiller oss bak Finansdepartementets arbeid med å forenkle skattereglene for deltakerlignede selskaper. Vi mener det i høringsnotatet er foreslått flere viktige og nødvendige endringer som vil virke forenklerende for skattyterne.

Det er imidlertid også foreslått at fradragsrammen for kommandittister og stille deltakere oppheves, jf. kapittel 5 i høringsnotatet. Kommandittselskap er en organisasjonsform som brukes av flere aktører i maritim næring. Etter vår oppfatning er de foreslåtte endringene ikke en forenkling, men en materiell endring av skattereglene for kommandittselskap som kan få betydelige konsekvenser. Vi har følgende merknader til dette høringsforslaget:

Bakgrunn

Norges Rederiforbund er en interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for over 160 norsktilknyttede bedrifter innen skipsfart og offshore entreprenørvirksomhet. Rederiforbundets medlemmer sysselsetter over 60 000 sjøfolk og sokkelarbeidere fra mer enn 50 forskjellige nasjoner.

Norske rederier opererer i dag verdens mest moderne offshoreflåte, som teller over 550 fartøy. Det gjør oss til verdens nest største maritime offshorenasjon i antall fartøy, etter USA. Ser vi på utviklingen de siste ti årene har denne flåten hatt en markant økning. Fra i underkant av 300 fartøyer i år 2002 til dagens antall – en økning på rundt 65 prosent. Disse fartøyene har et spesielt høyt innhold av teknologi, kompetanse og kapital.

Maritim næring er Norges nest største konkurranseutsatte næring, og den er mer enn de fleste andre næringer kapitalintensiv og internasjonalt eksponert. Det følger av dette at næringen er helt avhengig av god tilgang på kapital, enten fra private eiere, banker eller kapitalmarkedet.

Nærmere om bruken av kommandittselskap i maritim næring

Kommandittselskap er en viktig organisasjonsform for skipsfartsnæringen, som har lange tradisjoner i det norske markedet. Bruken av kommandittselskaper har variert en del over tid, men fortsatt er det flere rederier som bruker denne selskapsformen for ulike prosjekter.

Organisasjonsformen kan blant annet gjøre det enklere for rederier å finansiere ulike prosjekter. Dette skjer typisk ved at aktuelle investorer inviteres til å investere i et kommandittselskap (eller indre selskap) som etableres i forbindelse med et aktuelt prosjekt, og som har til formål å eie en eller flere eiendeler som erverves som ledd i gjennomføringen av prosjektet. I tillegg til egenkapital fra investorene kan prosjektet også finansieres med fremmedkapital.

Organisasjonsformen gjør det også mulig å knytte til seg ulike aktører med nødvendig og/eller ønskelig kunnskap og erfaring som kan delta direkte i prosjektet/virksomheten. Dette kan for eksempel være et rederi som har særskilt kunnskap innenfor et segment som prosjektet/virksomheten kan dra nytte av. Uten en direkte involvering kan det være vanskeligere med en kunnskaps- og informasjonsutveksling.

Organisasjonsformen er i tillegg enkel å anvende i praksis, og har færre formalitetskrav i forbindelse med driften enn for eksempel aksjeselskapsformen. Dette gjør at den lettere kan tilpasses det enkelte prosjekt.

Det er også av avgjørende betydning at kommandittistens ansvar for selskapets forpliktelser mv. er begrenset. Kommandittisten vil vanligvis ikke delta i den løpende driften, og har dermed redusert oversikt og kontroll over de disposisjoner som selskapet gjør. Et ubegrenset ansvar vil derfor medføre en uforholdsmessig stor risiko for kommandittisten. Det følger av dette at ansvarlig selskap ikke er et alternativ til kommandittselskapsformen.

Samordningsadgangen må ikke avvikles


Etter vår vurdering har kommandittselskap en viktig rolle i maritim næring, herunder som en organisasjonsform som gjør det enklere å finansiere ulike prosjekter. Dette skyldes blant annet kommandittistens adgang til å samordne selskapsunderskudd mot annen inntekt.

Samordningsadgangen gjør det lettere å investere i langsiktige prosjekter, der det kan gå lang tid før selskapet kommer i en markedsposisjon der det går med overskudd. Dette er ikke uvanlig i maritim næring.

Samordningsadgangen innebærer også at underskudd fra et prosjekt (/kommandittselskap) – der flere ulike aktører deltar – behandles på tilsvarende måte som om prosjektet ble gjennomført av et rederi alene (rederiet kan gjennom konsernbidragsreglene samordne underskudd fra prosjektet med øvrige inntekter). Dette sikrer like konkurransevilkår, uavhengig av om et prosjekt gjennomføres i et kommandittselskap eller i et konsern.

Dersom samordningsadgangen for kommandittister oppheves vil trolig bruken av kommandittselskap som organisasjons- og finansieringsform reduseres, og de er grunn til å anta at flere prosjekter ikke vil bli gjennomført (som etter gjeldende regler ville blitt gjennomført). Det er ikke usannsynlig at kommandittselskapsformen i praksis vil avvikles.

I tillegg vil vi få to forskjellige typer deltakerlignede selskaper; ansvarlig selskap (ANS/DA) på den ene siden, og kommandittselskap (KS/IS) på den andre siden. Dette vil komplisere skattesystemet, både for ligningsmyndighetene og skattyterne.



Vi er heller ikke enige med Finansdepartementet i at man uten videre kan sammenligne kommandittister og aksjonærer, selv om ansvaret for selskapets forpliktelser mv. er begrenset for begge eiergrupper. Avgjørende med hensyn til samordningsadgangen må være at et kommandittselskap er et deltakerlignet selskap, mens et aksjeselskap er et eget skattesubjekt – og etter vår oppfatning er det dette som begrunner at det i utgangspunktet ikke er en samordningsadgang for aksjonærer. Ansvarsbegrensningen er derfor ikke et argument mot samordningsadgang for kommandittister.

Vi synes også det er underlig at de foreslåtte endringene presenteres som forenklinger, da det må være hevet over enhver tvil at de vil medføre store konsekvenser for de deler av maritim næring som i dag benytter denne selskapsformen. Etter vår vurdering er det nødvendig at departementet i større utstrekning utreder hvilke konsekvenser forslaget vil få for blant annet maritim næring – og dersom formålet er å avvikle kommandittselskapsformen bør dette komme eksplisitt til uttrykk. Vurderingene i høringsnotatet er således mangelfulle, og gir et utilstrekkelig grunnlag for en forsvarlig vurdering av den foreslåtte opphevelsen av samordningsadgangen.

På denne bakgrunn mener vi at samordningsadgangen for kommandittister må videreføres, selv om dette også innebærer en videreføring av fradragsrammen. Vi er enige med Finansdepartementet i at fradragsrammen kan være komplisert å anvende i praksis, men dette hensynet er etter vår vurdering ikke så tungtveiende at samordningsadgangen bør oppheves med de konsekvenser det medfører for næringslivet. Det bør isteden foreslås forenklinger i fradragsrammen, slik Finansdepartementet også vurderer i høringsnotatet.

Dersom Finansdepartementet likevel foreslår å oppheve samordningsadgangen for kommandittister, så mener vi det bør foreslås en adgang til å tilbakeføre underskudd mot tidligere års overskudd. En adgang til kun å fremføre underskudd vil ikke være tilstrekkelig.

Skulle det være spørsmål eller kommentarer i anledning vår uttalelse er det bare å ta kontakt med undertegnede.

Med hilsen
Norges Rederiforbund
Lars Christian Tønder
(Sign.)