

Finansminister Magdalena Andersson
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Hemställan om ändring av förordningen (2020:552) om omställningsstöd

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 kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går med sjötransporter. Årligen reser drygt 30 miljoner passagerare till och från Sverige med fartyg.

I likhet med flera andra länder inom EU införde Sverige ett så kallat omställningsstöd i syfte att lindra de ekonomiska konsekvenserna för företag till följd av spridningen av covid-19. Regeringen anger i proposition (2019/20:181) om införande av stödet att företag som har haft stora omsättningstapp alljämt kan ha höga fasta kostnader som försvårar för företaget att ställa om verksamheten och som inget av övriga införda stöd träffar. Sjöfarten och framförallt färjesegmentet utgör ett typexempel på en sådan verksamhet med höga fasta kostnader.

För de företag som uppfyller de grundläggande kriterierna för omställningsstöd kan ersättning enligt regelverket utgå för fasta kostnader. Enligt vad som anges i propositionen är fasta kostnader typiskt sett exempelvis leasing- och ränteutgifter där företagen har bundit upp sig för en längre tid.

Stödet ska enligt vad som anges i propositionen så långt som möjligt vara neutralt och därigenom oberoende av om verksamheten organiserats i en enda juridisk person eller i flera koncernföretag. I propositionen anges också att särskilda regler bör införas för att säkerställa att en koncern som helhet inte beviljas mer stöd än vad som hade varit fallet om hela verksamheten finns i ett enda företag. Båda dessa utgångspunkter är i sak rimliga, dvs. företag/koncerner ska inte kunna erhålla stöd för samma kostnad flera gånger (överkompensation) och att själva organisationsformen ska vara neutral, dvs. det ska inte spela någon roll om företaget är organiserat i ett eller flera bolag.

Inför utformningen av regelverket angav regeringen till riksdagen (Prop. 2019/20:181, s. 36) att de ”/..materiella reglerna för beräkningen av stödet (som huvudsakligen kommer att regleras i förordning).../” bör utformas för att i möjligaste mån säkerställa att utfallet för en koncern inte blir förmånligare än om hela verksamheten funnits i ett företag.” Det får antas att denna skrivning i propositionen utgör bakgrunden till vad som senare införts i förordningen om omställningsstöd 11§, punkten 5, där det anges att som fasta kostnader räknas inte en intäkt hos någon som ingår i samma koncern.

I enlighet med vad bl.a. Svenskt Näringsliv påtalat i sitt remissvar väljer emellertid många koncerner att lägga servicefunktioner i egna koncernbolag som fakturerar andra koncernbolagen för sina tjänster. Det omsättningstapp som berättigar till omställningsstöd och de fasta kostnader som kan ges ersättning för hamnar då i olika bolag. I och med skrivningen i § 11 av förordningen utesluts

således företag som valt att organisera sin verksamhet i olika bolag inom en koncern från möjligheten att erhålla stöd. Detta medan ett företag som bedriver exakt samma verksamhet men valt att organisera all verksamhet i ett och samma företag är berättigad till stöd. Organisationsformen blir därmed, tvärtemot vad regeringen uttryckligen angivit i proposition, helt avgörande för om stöd kan utgå eller inte. Koncerner där verksamhet placeras i olika bolag för att renodla olika typer av verksamheter missgynnas således jämfört med bolag som inte valt att göra samma uppdelning. Utformningen skapar därigenom en konkurrenssnedvridning där bolag som av ekonomiska eller strategiska skäl valt att direkt leasa in exempelvis anläggningstillgångar missgynnas jämfört med en koncern som med olika bolag för drift och anläggningstillgångar. Vidare uppstår en skillnad mellan att leasa in ex. fartyg från ett koncernbolag och från ett företag utanför koncernen. Utformningen av regeln i syfte att undvika risken för att överkompensation får således till följd att regelverket inte blir neutralt i förhållande till organisationsform. Dessutom missgynnas ägande av egna tillgångar jämfört med att leasa eller hyra in motsvarande resurser.

Om syftet är att uppnå en reglering som både är neutral vad avser organisationsform och att en koncern inte ska överkompenseras så behövs en ändring av förordningen om omställningsstöd. Mot denna bakgrund hemställer Svensk Sjöfart härmed om en sådan ändring.

En möjlig lösning för att undanröja den konkurrenssnedvridning som uppstår mellan olika typer av företag skulle kunna vara att ersätta den nuvarande skrivningen i paragraf 11, punkt 5 i förordningen med ett krav på att en viss fast kostnad endast kan ligga till grund för beräkning av fasta kostnader för omställningsstöd en gång inom samma koncern. En sådan skrivning skulle ligga i linje med vad som anges i propositionen att utfallet för en koncern inte ska vara förmånligare än om hela verksamheten funnits i ett företag, men vara neutralt i förhållande till organisationsform. En annan möjlighet skulle kunna vara att komplettera förordningen med en särskild punkt kring just leasing-, hyres- och räntekostnader inom en och samma koncern som möjliggör att dessa kan utgöra grund för beräkningen av underlaget av fasta kostnader. Oavsett metod bör reglering dessutom omfattas av motsvarande krav som gäller för motsvarande kostnader i övrigt, dvs. det ska finnas kontrakt för minst 6 månader eller att man inom koncernen kan visa att det aktuella förhållandet har funnits under minst motsvarande period. Vidare förutsätts att en granskning görs av en revisor i enlighet med vad som gäller för förordningen i övrigt.

Mot bakgrund av att ansökningar om omställningsstöd ska ha inkommit till Skatteverket senast den 31 augusti, och att det till följd av pågående semestrar kan vara praktiskt svårt att få på plats en ändring av förordningen i tid, så förordas även en förlängd ansökningsperiod för de företag som kan omfattas av de ovan föreslagna ändringarna.

För föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson