

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdes- och punktskatter  
103 33 Stockholm  
[Fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:Fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia  
[jonas.ljungberg@regeringskansliet.se](mailto:jonas.ljungberg@regeringskansliet.se)

Remissyttrande  
Diarienummer: Fi2020/03582/S2

Stockholm 2020-09-18

## **Remissvar från Svensk Sjöfart avseende promemorian omställningsstöd till företag för perioden maj-juli 2020**

*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 kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och över 30 miljoner passagerare reser årligen till och från Sverige med färjor.*

Med anledning av det remitterade förslaget om en förlängning av omställningsstödet önskar föreningen Svensk Sjöfart lämna följande synpunkter på förslaget. Sjöfarten och då i synnerhet passagerarsjöfarten har drabbats synnerligen hårt av utbrottet av COVID-19. Effekterna av stängda gränser, myndighets restriktioner och den allmänna oron har inneburit en i det närmaste total kollaps i internationellt resande.

### **Sjöfarten hårt drabbad av utbrottet av COVID-19**

Utbrottet av COVID-19 har slagit mycket olika för olika delar av den svenska ekonomin, så även inom sjöfarten. På EU nivå finns statistik kring de värst drabbade segmenten som utgörs av kryssnings- och passagerartrafik, samt specialtransporter så som exempelvis biltransporter. Sverige är som nation helt beroende av sjöfarten för import och export och närmare 90% av allt gods till och från landet transporteras till sjöss. Det rör sig om såväl transporter av skogsråvaror och malm som verkstads- och pappersprodukter, fordon, m.m, men också importprodukter som exempelvis

livsmedel, elektronik, bränsle, m.m. Transporter sker både med specialdestinerade fartyg (som exempelvis biltransportfartyg, oljetanker, bulkfartyg och containerfartyg) och med lastbilar ombord på färjor. De senare är särskilt viktiga inte minst för den delen av logistikkedjan med snabba transporter kopplade till industrins värdekedjor, så väl som färdigförädlade produkter till konsument.

Utöver transport av gods utgör passagerarfärjorna en oerhört viktig del av transportnätet till och från Sverige, med runt 30 miljoner passagerare per år, som jämförelse kan nämnas att detta motsvarar i princip samtliga utrikes passagerare till och från Sverige med flyg ett vanligt år. Effekterna för passagerarsjöfarten har varit massiva och under april minskade resandet med ca 90%, under maj med drygt 80%, i juni med 75% och i juli med ca 70% jämfört med motsvarande period under 2019. Naturligtvis finns variationer mellan olika linjer, nationellt handlar det dock om att antalet passagerare minskat med ca 2.3 miljoner i maj, 3 miljoner i juni och drygt 3,3 miljoner under juli. Effekterna under månaderna maj, juni och juli får särskilt stor ekonomisk påverkan då resandet under sommarmånaderna är av stor ekonomisk betydelse för rederierna.

Det internationella resandet har i ett enda slag avstannat och etablerat sig på nivåer som snarare motsvarar resandet under 1960-talet på vissa linjer. Mot bakgrund av sjöfartens betydelse för svensk varuförsörjning, industrins värdekedjor och besöksnäringen på många håll i landet välkomnar Svensk Sjöfart förslaget att utsträcka omställningsstödet till att även omfatta maj, samt perioden juni och juli. Åtgärden bedöms ha stor betydelse för att ge i övrigt sunda företag förutsättningar att ta sig igenom de enorma effekter pandemin har haft för flera verksamheter.

### **Se till att stödet bidrar till att säkerställa svensk varuförsörjning och återstarten av besöksnäringen**

Utöver att värna svenska jobb och företag är omställningsstödet också en åtgärd som är viktig för att säkerställa Sveriges nationella försörjning, transport kapacitet är vital för industrins värdekedjor och kapacitet för persontransport som exempelvis besöksnäringen är beroende av.

Den nuvarande utformningen av omställningsstödet innebär emellertid att flera företag verksamma inom sjöfartssektorn inte kan tillgodogöra sig hela eller delar av stödet beroende på utformningen. Svensk Sjöfart har i denna del hemställt till Finansdepartementet om ändring av förordningen om omställningsstöd. Behovet av de ändringar som föreslås i hemställan kvarstår även för det nu remissade förslaget. I enlighet med vad som anförs i hemställan bör stödet utformas så att det blir neutralt i förhållande till organisationsform och inte som det nu är utformat i förslaget. Enligt de nuvarande förslaget kan rederier som äger sina fartyg i ett annat bolag inom en och samma koncern inte inkludera kostnader för räntor och amorteringar för fartyg som grund för beräkning av verksamhetens fasta kostnader. Denna utformning av förslaget gör att utformningen inte är neutral vad avser organisationsform. En konkurrensneutral utformning kan därigenom inte garanteras.

På motsvarande sätt bör definitionerna kring vad som kan konstitueras fasta kostnader justeras. Utformningen fungerar säkerligen väl för landbaserad industri, men exempelvis snedvrider nuvarande reglering förutsättningarna mellan fartyg som angör hamnar där elnätet tillåter landanslutningar för el

och fartyg som går till hamnar där samhället inte byggt ut kapacitet för motsvarande anslutningar. Det borde därför övervägas att även göra det möjligt att inkludera kostnader för fartygsbränsle som används på motsvarande sätt som kostnaden för elektricitet i den föreslagna 12 § punkten 5. Vidare borde man på motsvarande sätt som vissa kostnader för offentligrättsliga tillstånd och vissa tillsynsavgifter kan inkluderas under punkten 11 överväga att även göra det möjligt exempelvis inkludera den del av farledsavgiften som är oberoende av antalet passagerare eller den faktiska lasten ombord. Detta då farledsavgift utgår oavsett om fartyget är tomt eller fullt.

### **Företag som omfattas av stödet**

Svensk Sjöfart delar bedömningen att en successiv övergång från en situation med akuta stöd till att återstarta ekonomin bör ske. Krisen har dock drabbat företagen extremt olika. Företag verksamma inom vissa sektorer eller i vissa delar av landet har de facto gynnats av pandemin, inom andra sektorer är man igenom den värsta delen, medan det finns sektorer som fortfarande är mitt uppe i pandemin. Utformningen av stödet bör därför vara sådant att det riktas främst mot livskraftiga företag som påverkats av pandemin. Det finns också all anledning för statsmakterna att särskilt överväga ytterligare åtgärder för att säkerställa samhällsviktiga funktioner även efter pandemin. För att åstadkomma detta är sannolikt åtgärder i form av mer riktade stöd en mer effektiv åtgärd. Detta samtidigt som sådana stöd måste utformas på ett sådant sätt att de inte snedvrider konkurrensen mellan olika aktörer. I fråga om de i promemorian föreslagna nivåerna för att erhålla stöd så tillstyrker Svensk Sjöfart förslaget.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson