

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdes- och punktskatter
103 33 Stockholm
Fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia
jonas.ljungberg@regeringskansliet.se

Remissyttrande
Diarienummer: Fi2020/04880

Stockholm 2020-12-22

Remissvar från Svensk Sjöfart avseende promemorian omställningsstöd till företag för perioden augusti-december 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 omställningsstöd för perioden augusti-december önskar föreningen Svensk Sjöfart lämna följande synpunkter.

Sjöfarten hårt drabbad av utbrottet av COVID-19

Utbrottet av COVID-19 har, utöver humanitära konsekvenser, påverkat näringslivet i betydande utsträckning. Spridningen av viruset har inneburit beteendeförändringar, som tillsammans med inhemska och utländska restriktioner/förbud/etc inneburit kännbara ekonomiska konsekvenser för svenska företag. Inte minst inom färjesjöfarten är detta

uppenbart där det internationella resandet i princip upphörde under de inledande månaderna av pandemin.

Sverige som nation är helt beroende av sjöfarten för såväl import som export och närmare 90% av allt gods till och från landet går till sjöss. Fungerande sjötransporter är därför helt avgörande för svensk ekonomi och den svenska varuförsörjningen. Passagerarfärjorna utgör dessutom en viktig del av transportnätet till och från Sverige, med en stor del av det rullande godset som är en vital funktion inte minst för att upprätthålla industrins värdekedjor. En minst lika viktig funktion har färjorna genom de passagerartransporter som utförs med drygt 30 miljoner passagerare under ett normalår reser lika många med färjor till och från Sverige, som med flyget.

Effekterna för passagerarsjöfarten har varit massiva och under april minskade resandet med ca 90%. Under de för passagerarsjöfarten särskilt viktiga sommarmånaderna, juni och juli, var tappen 75% respektive 70%. Den dialog som regeringen, enligt vad som anges i den remitterade promemorian, för med EU kommissionen om ett förstärkt stöd för perioden juni till juli är därför oerhört viktig. Svensk Sjöfart kan inte nog understryka vikten av fortsatta ansträngningar från regeringens sida för att även för juni och juli får på plats ett omställningsstöd som ligger på en motsvarande nivå som det som kommer att gälla framgent.

Även om många i samhället sannolikt såg en viss ljusning under den tidiga hösten så kan 2020 för färjesjöfarten inte beskrivas på annat sätt än som en katastrof. Med fortsatt stängda gränser, inte minst mot våra nordiska grannländer, olika typer av avrådan mot resor samt inte minst en allmänt stor osäkerhet för enskilda kring vad som gäller har inneburit en stor påverkan för hela besöksnäringen, inklusive färjorna. Under månaderna augusti, september och oktober, då situationen trots allt var något ljusare, tappade färjesjöfarten ändå mellan 60–65% av sina resenärer. Naturligtvis finns variationer mellan olika linjer och områden. Med en nu snabbt ökande smittspridning och påföljande nedstängning både i Sverige och utomlands innebär detta att verksamheten under de sista månaderna också kommer att påverkas i stor utsträckning. På årsbasis står det således klart att effekterna av pandemin är att branschen kommer att tappa långt över hälften av alla resenärer under året.

Mot bakgrund av sjöfartens betydelse för svensk varuförsörjning, industrins värdekedjor och besöksnäringen på många håll i landet önskar Svensk Sjöfart således understryka vikten av effektiva åtgärder för att långsiktigt säkerställa färjetransportkapaciteten till

och från Sverige. Flera av de åtgärder regeringen har vidtagit i dessa delar har varit angelägna för att i grunden sunda företag ska kunna ta sig igenom pandemin. Det är dock viktigt att stöden utformas på ett sådant sätt att de inte utesluter eller kraftigt missgynnar samhällskritiska verksamheter inom vissa branscher.

Synpunkter på förslaget till omställningsstöd för perioden augusti–december

Svensk Sjöfart välkomnar i grund förslaget om en förläggning av omställningsstödet. Ett antal justeringar bör dock göras för att stödet ska fungera på ett effektivt sätt för svenska rederier. Svensk Sjöfart föreslår därför följande: Mot bakgrund av att företag som är beroende av resandeströmmar kan ha variationer mellan olika tider på året kommer skärningen i olika perioder att spela en stor roll. För passagerarsjöfartens, liksom gissningsvis stora delar av besöksnäringen, så är det framförallt sommarmånaderna som är särskilt viktiga. Antalet resenärer under dessa månader är också avsevärt fler än under andra perioder. Svensk Sjöfart anser därför att det bör övervägas att ange augusti som en egen period i stället för att klumpa ihop denna sommarmånad med september och oktober som är mer utpräglade höstmånader. För många aktörer är de senare månaderna sådana med låg aktivitet, även under ett vanligt år. Genom att sommaren och hösten slås ihop innebär detta att många företag sannolikt inte når upp till de kriterier som kommer att gälla och därmed inte kommer att kunna komma ifråga för stöd trots att man haft betydande tapp under semesterveckorna i augusti.

Svensk Sjöfart har dessutom i tidigare hemställan och remissvar till Finansdepartementet påtalat de ytterst märkliga effekter som skrivningen i förordningen om omställningsstöd §14, punkten 5 ger upphov till. Även om Svensk Sjöfart helt och fullt delar uppfattningen att stöd bör utformas så att det inte missbrukas eller skapar onödiga administrativa kostnader, så kvarstår faktum att den nuvarande utformningen snedvrider konkurrensen mellan aktörerna enbart beroende på hur olika aktörer valt att organisera sin verksamhet. Att organisationsform inte ska vara avgörande är dessutom en fråga där regeringen i propositionen (2019/20:181) om införande av stödet uttryckligen påpekat att stödet så långt som möjligt vara neutralt och därigenom oberoende av om verksamheten organiserats i en enda juridisk person eller i flera koncernföretag. Nuvarande utformning ger dock helt motsatt effekt, eftersom två i övrigt helt identiska verksamheter behandlas olika om man i det första fallet har fartygsägande och drift i samma bolag och i det andra delat upp verksamheten i två olika bolag. Den nuvarande skrivningen i

förordningen innebär att den första kommer att erhålla stöd för typiska fasta kostnader så som räntor medan det senare inte erhåller stöd eftersom räntekostnaden blir en intäkt i ett annat bolag inom koncernen. Två verksamheter på "samma gata" behandlas således helt olika enbart beroende på hur företaget valt att organisera sin verksamhet. Svensk Sjöfart menar att regeringen därför bör justera förordningen så att företag inte behandlas olika på basis av hur man av operativa skäl valt att dela in verksamheten. I och med att det är relativt vanligt att företag med stora anläggningstillgångar delar upp verksamheten i olika delar för att kunna säkerställa att verksamheten bedrivs rationellt och effektivt i alla led, så är nuvarande utformning märklig.

Detta särskilt som eventuell oro för missbruk knappast kan vara huvudanledningen mot bakgrund av att det finns såväl normer för vad som konstituerar en skälig "internränta". Därutöver finns också krav på granskning av oberoende revisorer. Ovan på detta är dessutom utformningen av förslaget sådant att maxbeloppet för stödet ska beräknas på koncernnivå, vilket direkt motsäger eventuella argument om att regeringen valt att tillämpa en princip om att stödet ska beräknas på företagsnivå. Även av detta skäl vore det således rimligt att genomföra en justering av förordningen, så att fasta kostnader beräknas på ett sådant sätt att koncerninterna kostnader inte per automatik utesluts. En sådan ändring innebär dessutom att den nuvarande utformningen där svenska företag med eget ägande av anläggningstillgångar missgynnas kontra företag som leasar in motsvarande resurser, upphävs. Därigenom kommer man också ifrån att stödet, så som det i dag är utformat gynnar, riskerar att gynna företag/koncerner med få egna tillgångar. Svensk Sjöfart menar att det även mot denna bakgrund är angeläget att regeringen justerar förordningen för att inte snedvrider förutsättningarna mellan olika aktörer.

I övrigt har Svensk Sjöfart inga synpunkter på förslaget.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson