

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen

Stockholm 2020-09-21

Ref Fi2020/03582/S2

## **Remissvar på PM - Omställningsstöd till företag för perioden maj–juli 2020**

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna, samt säkerhetsbranschen. I våra nio förbund finns drygt 9700 medlemsföretag med tillsammans cirka 221 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

### **Stödet är välkommet**

Transportföretagen välkomnar förslaget att förlänga omställningsstödet, vilket är något vi efterfrågat. Coronapandemin har inneburit en dramatisk påverkan på transportbranschen, särskilt passagerartrafiken. Under våren minskade passagerartransporterna med uppemot 80–90 procent och omsättningen föll snabbt. Läget är fortfarande mycket ansträngt. UD avråder fortsatt från resor utanför EU och uppmaningen kvarstår att avstå från icke-nödvändiga resor inom kollektivtrafiken.

Flygtrafiken ökar långsamt och 2021 bedöms antalet passagerare vara under 50 procent jämfört med 2019. I augusti dubblerades antalet konkurser i taxinäringen jämfört med samma månad 2019. Kommersiell linjetrafik med buss samt beställnings- och turisttrafiken har en nedgång på 95 procent. Även den upphandlade trafiken har minskat med 50–90 procent. Under våren minskade antalet passagerare på färjorna med ca 90 procent, jämfört med våren 2019. Persontrafikens utveckling är avhängig smittskyddsarbetet, eventuellt vaccin samt harmonisering av olika länders reserestriktioner.

Vad gäller förslaget att förlänga stödet vill vi lämna följande förslag.

- När omställningsstödet infördes var vår bedömning att det behövde gälla i sex månader. Sedan dess har krisen fortsatt. Regeringen har nu föreslagit sammanlagt fem månaders stöd, men för att täcka sommarens omsättningsfall behöver även augusti och september ingå. Ytterligare förlängning kan även behövas så länge restriktionerna finns kvar.
- Kravgränsen för minskning i omsättning på 40 respektive 50 procent är för högt. Den gräns på 30 procent som gäller för den ursprungliga stödperioden mars och april bör användas även för de månader som nu adderas till omställningsstödet.
- Bör vara möjligt att använda en annan jämförelseperiod än motsvarande månader 2019.



- Ett retroaktivt utdelningsförbud innebär att vissa företag blir utan stöd, såsom fåmansaktiebolag och företag som gjorde utdelning innan krisen var ett faktum.

I övrigt står vi bakom förslagen och synpunkterna i Svenskt Näringslivs remissvar.

## **Hur påverkas transportbranschen**

Transportföretagen representerar företag från i stort sett hela transportbranschen; till sjöss, i luften, på spåret och på väg. Det är tydligt att Coronapandemin har fått allvarligast konsekvenser för den delen av transportsektorn som transporterar människor, persontransportsektorn. Konkurer kommer att fördröja ekonomisk återhämtning och samhället i stort. För att inte rasera persontransportsektorn måste stödsåttas som omställningsstöd och korttidspermittering fortsatt finnas kvar.

## **Stödet behöver omfatta även augusti och september**

Det är välkommet att omställningsstödet får en förlängning. Stödperioden juni och juli är enligt förslaget tänkt att kompensera för förlorade sommarmånader. Med den motiveringen anser vi att det är viktigt att åtminstone inkludera augusti och september som stödmånader. Perioden mellan mars och september är den absoluta högsäsongen för resebranschen. Månaderna bör kunna bedömas var för sig.

Även om takbeloppet på 150 miljoner kr för stödet för juni och juli får anses rimligt då många företag inte kommer komma upp i taket, innebär det begränsningar för större koncerner. Vi anser att det är viktigt att tänka på att vid en förlängning av stödet så behöver taket höjas på motsvarande sätt, förslagsvis 75 miljoner kr per förlängd månad.

## **Sänk kravgränsen till 30 procent**

Många medlemsföretag har sett omsättningsfall som överstiger både 40 och 50 procent, men krisen har också slagit olika mellan och inom branscher och vid olika tidpunkter. När nu nya stödperioder införs så anser vi också att den föreslagna kravgränsen för minskning i omsättning på 40 respektive 50 procent har satts för högt. Den gräns på 30 procent som gäller för den ursprungliga stödperioden mars och april bör användas även för de månader som nu adderas.

## **En annan jämförelseperiod för omsättningsfall**

För nystartade företag vars verksamhet var begränsad eller inte hade hunnit komma igång under referensperioden 2019 bör det vara möjligt att använda en alternativ jämförelseperiod. Det förekommer att företag har onormalt låg omsättning enskilda perioder. De som hade onormalt låg omsättning under referensperioden 2019 kan därmed bli förhindrade att få stöd. Detta gäller t.ex. nystartade företag, företag som varit i en expansiv fas eller haft onormalt låg omsättning under referensperioden. Skatteverket behöver kunna tillämpa en alternativ tidsperiod för jämförelsen, om företaget kan styrka att särskilda omständigheter påverkade omsättning påtagligt negativt under referensperioden.

## **Det retroaktiva utdelningsförbudet**

Företag som ansöker om stödet får inte verkställa beslut om vinstutdelning under perioden mars 2020 – juni 2021. Ett sådant beslut om värdeöverföring får inte heller ha fattats av något av företagets beslutsorgan under perioden. En sådan begränsning riskerar att slå hårt mot fåmansföretagarna, varav det finns åtskilliga inom transportsektorn. För fåmansaktiebolag i Sverige är schablonregeln 170 tkr/år maximalt i utdelning. Huvudregeln ger fåmansaktiebolagen

rätt att beräkna utdelningen efter antalet anställda och den totala lönesumman. Behov av stöd för att kunna betala företagets fasta kostnader får inte blandas ihop med fåmansaktiebolagsägares möjlighet att använda 3:12 reglerna.

Vi har också exempel på medlemsföretag som genomfört utdelning inom sin koncern under de första dagarna i mars. Vid denna tidpunkt kunde ingen förutse den kris som skulle komma senare samma månad. Dessa företag har nu ingen möjlighet att söka omställningsstöd trots att omsättningen i princip försvunnit sedan mitten av mars.

I Danmark löstes denna fråga genom att sätta en maxgräns (60 miljoner danska kronor) för stödet till ett enskilt företag om företaget beslutar om utdelning för 2020 eller 2021. Maxgränsen gäller endast om beslutet fattats efter den 28 april 2020, dvs. efter att utdelningsbegränsningen blev känd. Företag som senare vill fatta beslut om utdelning kan göra detta om de betalar tillbaka stödet ner till maxgränsen.

### **Omställningsstödet träffar inte alla företag**

Utformningen av omställningsstödet innebär att flera rederier som drabbats av omsättningstapp inte kan tillgodogöra sig hela eller delar av stödet. Detta problem har även uppmärksammats av Svensk Sjöfart i en hemställan till Finansdepartementet. Passagererederierna har i likhet med hela persontransportsektorn drabbats oerhört hårt av minskat resande och reserestriktioner. Som omställningsstödet nu är utformat 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.

Flygtrafikledning som bedrivs i privat regi har likviditetstapp som inte löses genom omställningsstöd. En skrivelse om en fungerade lösning med statlig kreditgaranti för flygtrafikledning som bedrivs i privat regi överlämnades till Infrastrukturdepartementet vid möte 4 september. Transportföretagen efterfrågar skyndsamt beredning av skrivelsen.

### **Ytterligare stödåtgärder**

Utöver omställningsstödet som gäller generellt för företag med stora omsättningsfall så anser vi att det behövs särskilda branschspecifika stöd till de näringar som drabbats hårdast av restriktionerna pga Corona pandemin, såsom besöksnäring och persontransportnäringarna. Här har flera av förbunden inom Transportföretagen fört fram konkreta och detaljerade förslag.

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*

Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef