

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Kopia
Finansdepartementet, Näringsdepartementet,
Justitiedepartementet,
Arbetsmarknadsdepartementet,
Utrikesdepartementet

Förslag på långsiktiga åtgärder inom sjöfartsområdet för att möta den ekonomiska nedgången efter utbrottet av COVID-19

Branschen har tidigare inkommit med förslag på åtgärder till Regeringskansliet, både i samband med det möte som hölls med branschen den 17 mars, samt i skrivelser. Branschen har därmed inkommit med ett antal förslag på åtgärder som behöver vidtas skyndsamt i syfte att mildra de omfattande effekterna av virusutbrottet och säkerställa goda transportmöjligheter till och från Sverige under krisen såväl som långsiktigt. Utöver dessa akuta åtgärder önskar branschen understryka behovet av mer långsiktiga åtgärder.

Sjöfartsbranschen har drabbats hårt av den förevarande krisen och då i synnerhet passagerartrafiken i och med att i princip all efterfrågan på internationella resor upphört. I nuläget går det inte att svara på hur utdragen krisen blir och även om olika länder lättar på nuvarande restriktioner är det sannolikt att det kommer att finnas en eftersläpning i efterfrågan. En kraftigt fallande internationell konjunktur, där risken för en djupare lågkonjunktur är uppenbar, innebär dessutom att situationen förvärras även genom en minskad efterfrågan på godstransporter. En vikande konjunktur riskerar att förvärras ytterligare om logistikfunktionen inte fungerar tillfredsställande som en direkt konsekvens av att industri och samhälle hänger samman såväl på utbuds- som på efterfrågesidan i komplexa internationella strukturer - en utveckling som blivit allt tydligare under senare decennier. Om efterfrågan på transporter med lastfartyg viker kommer en ekonomisk kris att fortplanta sig till hela sjöfartssektorn. Slutligen har detta starkt negativ konsekvens för den svenska försörjningsförmågan eftersom det är sannolikt att rederierna, vid förändring av fartygsflottan, släpper den minst konkurrenskraftiga flaggan först vilket i nuläget dessvärre är den svenska. Med en stark svensk handelsflotta stärks dessutom den svenska förmågan att säkerställa försörjning.

Mot denna bakgrund föreslås ett antal åtgärder i syfte att motverka nedgången för branschen, säkra svenska jobb och goda transportmöjligheter till och från Sverige. För att säkerställa en sådan utveckling krävs, enligt Blå Tillväxts bedömning ett paket av

åtgärder som spänner över flera områden. Blå Tillväxt lämnar mot denna bakgrund förslag på ett antal åtgärder som syftar till att säkerställa en sådan utveckling inom sjöfartsområdet, så väl som att säkerställa konkurrenskraftiga transportlösningar i syfte att stärka svensk industris konkurrenskraft.

Åtgärder för en stärkt konkurrenskraft för svensk industri och förbättrade förutsättningar att använda sjöfart.

Nedsättning av farledsavgifterna skulle innebära sänkta fraktkostnader för svensk industri och därigenom stärka konkurrenskraften för industrin. Åtgärden kommer dessutom att bidra till en långsiktig omställning av transportsystemet och bidra till en överflyttning av gods från land till sjö. Därigenom skulle åtgärden även bidra till att adressera den skeva fördelningen som finns mellan trafikslagen vad avser i vilken grad trafikslagen bär sina respektive externa kostnader. Om en ökad andel gods kan flyttas över till sjöfarten torde detta dessutom kunna bidra till att skapa bättre förutsättningar för en utökad när- och kustsjöfart i Sverige. En möjlighet i sammanhanget vore att låta en viss del av nedsättningen riktas till de fartyg som har den högsta miljöprestandan och därigenom tillse att farledsavgiften verkligen blir miljöstyrande.

Förnyelsen av isbrytarflottan och anslagsfinansiera vinterväghållningen till sjöss.

Åtgärden bedöms på liknande sätt som en minskning av farledsavgifterna bidra till att stärka industris konkurrenskraft. I synnerhet är det viktigt för de arbetsintensiva och starkt konkurrensutsatta basnäringarna i Sverige, eftersom transportkostnaden som andel av slutvarans kostnad är hög i dessa segment drabbas arbetstillfällena och svensk konkurrenskraft hårt av kostnader för vinterväghållningen till sjöss. Om staten tog hela ansvaret skulle sjöfarten behandlas på samma sätt som andra trafikslag där vinterväghållningen är anslagsfinansierad. Ett beslut om att förnya isbrytarflottan bidrar till att skapa en långsiktighet för svensk industri, vilket torde vara viktigt i en situation där industrin dels är under kostnadspress och behöver överväga såväl var produktion ska ske som på vilka orter nödvändiga investeringar ska genomföras.

Företagen kommer under en tid att vara under hård kostnadspress varför avgiftsfinansierade myndigheter såsom Transportstyrelsen och Sjöfartsverket bör tillföras ytterligare anslagsmedel för att kunna frysa, minska eller slopa årliga avgifter i syfte att minska kostnadsbördan för företagen. Myndigheternas roll ställs på sin spets i kristider och vi ser att myndigheterna skulle för att kunna upprätthålla sin normala roll och funktion men också hantera krissituationer som den vi nu är inne i behöver en anslagsförstärkning.

Förbättrade förutsättningar för den svenska sjöfarten.

Vid en djupare ekonomisk kris med en minskad efterfrågan ökar pressen generellt på näringslivet och vikten av likvärdiga näringsvillkor accentueras då för att svenska företag ska stå sig i den internationella konkurrensen. Mot bakgrund av att konkurrensvillkoren för rederier i Sverige i flera delar är sämre än de som råder i konkurrentländerna är åtgärder synnerligen angelägna för att stärka konkurrensförutsättningarna. I realiteten behövs i det näringspolitiska området en kraftsamling med någon form av näringspolitisk handlingsplan för sjöfartsnäringsen med syfte att tillse att de samlade näringsvillkoren i Sverige motsvarar de som finns i våra grannländer. Sverige kan således inte ha villkor och regelverk som avviker från vad som gäller i våra närmaste grannländer och handelspartner inom Europa. Justeringar inom området stärker den svenska flaggans attraktivitet och är gynnsamt för arbetstillfällena i den maritima industrin och då i synnerhet ombord på svenskflaggade fartyg. De prioriterade områden som Blå Tillväxt tryckt på under en tid har därför aldrig varit så angelägna som de är idag.

Utveckla det svenska tonnageskattesystemet så att fler rederier kan gå in i systemet. Åtgärden handlar om att flera segment inom den svenska sjöfarten inte kan gå in under det svenska tonnageskattesystemet. Åtgärden är nödvändig för att säkerställa att alla segment har konkurrenskraftiga villkor i Sverige och därmed samma förutsättningar som gäller i andra länder inom EU. En sådan åtgärd stärker den svenska sjöfartsnäringsen och leder till att verksamhet hamnar i och beskattas i Sverige, snarare än i andra länder inom EU. I grund och botten handlar åtgärden om att skapa goda förutsättningar för branschen att utvecklas och stärkas i Sverige. Genom att säkerställa motsvarande villkor i Sverige som i konkurrentländerna kan tillgången på samhällskritiska resurser säkerställas. I dagsläget innebär dessutom begränsningarna i tonnageskattesystemet ett svenskt fartyg i systemet bara får gå en liten del på den svenska kusten (max 25%). Svenska aktörer, som ofta har det grönaste och säkraste tonnaget, från därigenom en konkurrensnackdel att bedriva trafik på Sverige. Sverige har heller inte utnyttjat möjligheten att som ex. Portugal (flera EU-länder överväger nu denna möjlighet) införa ett miljöincitament i tonnageskatten; dvs. de grönaste fartygen erhåller en ekonomisk fördel inom ramen för tonnageskattesystemet.

På motsvarande sätt innebär den svenska stämpelskatten att fartyg inte registreras i Sverige utan istället registreras främst i andra länder. I och med att fartygen registreras under annan flagg skapas heller inga svenska arbetstillfällen ombord. Detta bidrar dessutom till att accentuera den brist som tidvis uppstår vad gäller praktikplatser för ombordpersonal. Blå Tillväxt har i denna del tidigare föreslagit att stämpelskatten ersätts med en stämpelavgift som motsvarar myndigheternas kostnader. En sådan åtgärd skulle bidra till att öka attraktiviteten för den svenska flaggan, att fler fartyg anges för svensk tonnageskatt, bidra till svenska arbetstillfällen samt säkerställa tillgången på transportkapacitet för svenska behov. Ett avskaffande av stämpelskatten skulle dessutom

medföra den positiva effekten att den nuvarande extrakostnaden som miljöinvesteringar för med sig för nya fartyg försvinner och därmed underlättas miljöinvesteringar för rederierna.

För att säkerställa den svenska flaggans konkurrenskraft är dessutom ett återställande av nettomodellen oerhörd viktig, inte minst för den personalintensiva passagerartrafiken. I och med att villkoren för att anställa folk ombord ofta kan vara mer konkurrenskraftigt i flera av grannländerna riskerar Sverige att tappa ytterligare arbetstillfällen till grannländerna om inte nettomodellen återställs. En lika viktig del i sammanhanget är dessutom att det tidigare beslutet om att även specialsjöfart ska omfattas av nettomodellen behöver genomföras. De motsättningar som finns mellan ambitionerna inom sjöfartsområdet och skattelagstiftningen måste undanröjas både för att genomföra redan fattade beslut men också för att skapa en långsiktigt fungerande situation både för anställda sjömän och svenska rederier.

Säkerställ en långsiktig robusthet för det svenska samhället

Även om Sverige så här långt har klarat transportbehoven både till och från Sverige relativt väl, så måste det i sammanhanget konstateras att beredskapen och förutsättningarna för att kunna säkerställa tillgången på samhällskritiska sjötransporter behöver säkerställas. Exempelvis bör en myndighet – förslagsvis Trafikverket som har motsvarande uppdrag för interregionaltrafik – ges i uppdrag att vid behov kunna agera för att säkra transporter även till och från Sverige om det är nödvändigt. I sammanhanget kan det konstateras att transporter mellan såväl Sverige–Finland som mellan Sverige–Danmark kunnat upprätthållas tack vare riktade stödinsatser från Danmark och Finland för vissa linjer.

Nuvarande situation har även visat att Sverige inte enbart med nationellt tonnage kan säkerställa bränsleförsörjningen. En uppenbar begränsning i detta fall utgörs av nationella skatteregler, där bl.a. tonnageskattesystemet begränsar i vilken utsträckning svenska rederier med svenska fartyg kan bedriva trafik på Sverige. Regelverket inom skatteområdet innebär i denna del att rederierna inte kan öka trafiken på Sverige utan att riskera att kastas ut ur tonnageskattesystemet. Att se över det svenska tonnageskattesystemet är därför angeläget även ur detta perspektivet.

Staten behöver även ha en beredskap för att chartra in tonnage/avtal eller motsvarande/ inte enbart för höjd beredskap utan också för svåra situationer.

Rusta för framtiden – säkerställ förutsättningar för att utveckla den svensk sjöfarten

Tillgängliggör medel för miljö/klimatinvesteringar inom sjöfarten. Det finns ett behov av åtgärder för att stimulera ekonomin och bidra till att få fart på ekonomin igen. Parallellt

finns dessutom ett stort behov av att ställa om samhället inte minst för att möta miljö- och klimatutmaningen. Detta behov kommer att kvarstå även på andra sidan av en lågkonjunktur. I samband med att åtgärder vidtas för att på olika sätt stimulera ekonomin bör därför även sjöfarten övervägas. Detta särskilt som flera större svenska industriföretag har verksamhet riktad mot sjöfartssektorn och åtgärden därför har en potential att bidra till jobb i industrin, samtidigt som det kan ge både den svenska sjöfarten och den svenska industrin en konkurrensfördel för framtiden. En offensiv åtgärd i denna del vore att utnyttja den möjlighet som återfinns inom ramen för det regelverk som finns för den s.k. mindre skeppsfarten som förvaltas av Svenska Skeppshypotek, där man skulle kunna införa en möjlighet för Svenska Skeppshypotek att bevilja lån med riskavtäckning till gröna investeringar ombord på fartyg.

Hamnarnas roll

Blå Tillväxt konstaterar att det vid en krissituation som den vi är inne i nu blir tydligt att alla parter som är involverade i en effektiv flödeskedja måste hjälpa till. Staten bidrar genom riktade insatser på många sätt. Transportnäringen anpassar sig till situationen i möjligaste mån men planerar samtidigt för vändningen. Det är viktigt att hamnarna lyfter blicken och ser bortom sina egna och de kommunala intressena och kanske i samverkan med staten, säkerställer funktionaliteten i logistikkedjorna så långt det går. Det kan innebära förändrade rutiner och öppettider som fler arbetar med men det kan också innebära ett förändrat avgiftsuttag. Ett föredöme som skulle behöva bli norm i de passagerartunga hamnarna är att göra som Stockholms Hamnar och halvera avgifterna för denna trafik under nuvarande omständigheter.

Göteborg 2020-03-25

Parterna i Blå Tillväxt genom



Rikard Engström
Svensk Sjöfart



Kenny Reinhold
Seko Sjöfolk



Mikael Huss
Sjöbefälsföreningen