

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Kopia
Finansdepartementet,
Näringsdepartementet,
Justitiedepartementet, Utrikesdepartementet

Stockholm 2020-03-23

Kompletterande åtgärder med anledning av spridningen av coronaviruset (covid-19) för sjöfarten

Svensk Sjöfart inkom den 16 mars med en skrivelse, *Åtgärder med anledning av spridning av coronavirus för sjöfarten*, med angelägna åtgärder både för att mildra de omfattande effekterna av virusutbrottet, samt för att säkerställa tillgängligheten till Sverige både under och efter den nuvarande krisen. I synnerhet rederier som bedriver färjetransporter med enbart persontransporter eller kombinerade gods och passagerartransporter är särskilt hårt drabbade av den nuvarande krisen. På lång sikt finns naturligtvis en risk att även andra delar av branschen drabbas, inte minst om virusutbrottet för med sig en djup och utdragen lågkonjunktur.

Sedan Svensk Sjöfart inkom med rubricerad skrivelse har regeringen beslutat att ge EKN möjlighet att utfärda garantier till bl.a. rederier. Åtgärden är viktig för att säkerställa likviditet för rederierna och välkomnas av Svensk Sjöfart. Efter vad Svensk Sjöfart förstår bereds även det från Delegationen för sjöfartsstöd inkomna förslaget om att tillfälligtvis göra det möjligt att erhålla sjöfartsstöd för ex. fartyg som måste tas ur trafik till följd av den allvarliga situationen. Svensk Sjöfart har i denna del inkommit med en skrivelse där föreningen tillstyrker förslaget och understryker vikten av en skyndsam hantering. Svensk Sjöfart välkomnar också den snabba hanteringen i fråga om certifikat och förslagen om en pragmatisk hantering för att hantera situationen.

Behov av ytterligare akuta åtgärder

I skrivelsen från Svensk Sjöfart från den 16 mars konstaterar föreningen Svensk Sjöfart att situationen är synnerligen allvarlig, i nuläget i synnerhet för färjetrafiken, och skyndsamma åtgärder är helt nödvändiga både för att upprätthålla samhällskritiska transporter till och från Sverige och mer långsiktigt för att säkerställa möjligheter till goda transportförutsättningar när utvecklingen vänder. Denna situation kvarstår och accentueras ytterligare för flera färjerederier.

Svensk Sjöfart pekade i dessa delar på behovet av åtgärder för att säkerställa möjligheterna för arbetsmarknadens parter att komma överens om åtgärder som snabbt kan bidra till att minska lönekostnaderna och undvika varsel och uppsägningar. Regeringen har i denna del föreslagit en lagstiftning om korttidsarbete. Enligt Svensk Sjöfarts mening borde den föreslagna lösningen anpassas för att närma sig de nivåer som vi ser i våra nordiska grannländer, exempelvis i Danmark där staten tar upp till 75% av lönekostnaden. Om det svenska förslaget kunde kompletteras på motsvarande sätt, i alla fall under en kortare period, exempelvis 3–6 månader, vore det en fördel som skulle innebära att flera varsel (sannolikt inte bara inom sjöfartsbranschen) kan undvikas. En viktig fråga är dessutom att tydliggöra att arbetstiden kan ackumuleras under perioder inom de verksamheter där man arbetar koncentrerat så som exempelvis sjöfart. Detta då dessa verksamheter till skillnad från vad som gäller i industrin inte kan ske genom att man arbetar 60% av dagen utan det måste ske mer koncentrerat för att inte leda till 60% av en resa.

Svensk Sjöfart påpekade även i rubricerad skrivelse även behovet av åtgärder för att upprätthålla samhällskritiska förbindelser till och från Sverige. Ett sådant stöd skulle kunna utformas på en rad sätt, antingen som en riktad åtgärd genom avtal med vissa operatörer (så som i Finland) för att garantera trafiken. Eller som en sektorsspecifik åtgärd genom en nedsättning av farledsavgiften. Den senare åtgärden skulle dessutom kunna ha fördelen att den minskar transportkostnaderna för svensk industri såväl beträffande import- som exportflöden.

Motsvarande effekt skulle även kunna åstadkommas genom mer generella åtgärder. Exempelvis avser man i Danmark införa en ersättning för fasta kostnader för företag som drabbas särskilt hårt (en minskad omsättning med över 40%). Stödet är intressant så till vida att det skulle ge i grunden hälsosamma företag, där ibland rederier som drabbats särskilt hårt en möjlighet att klara sig igenom krisen.

Slutligen konstaterar Svensk Sjöfart att ytterligare åtgärder, utöver den möjlighet som regeringen redan beslutat om genom Exportkreditnämnden, kan bli nödvändiga för att säkerställa likviditeten för rederierna. Beroende på hur olika rederier är finansierade kan olika typer av åtgärder vara mest lämpade för att säkerställa likviditeten hos företagen. Ett antal svenska rederier har sin huvudsakliga finansiering genom Svenska Skeppshypotek. En effektiv åtgärd för att bidra till likviditeten för dessa företag kan vara att säkerställa att Svensk Skeppshypotek använder möjligheten att utsträcka finansieringen till över 20 år, samt att man tillfälligtvis kan tillåta en högre belåningsgrad än normalt. Den senare åtgärden kan bli viktig inte minst om utvecklingen leder till en djup lågkonjunktur med kraftigt fallande fartygsvärden som följd.

Behov av långsiktiga åtgärder

Avslutningsvis önskar Svensk Sjöfart understryka vikten av långsiktiga åtgärder, den nuvarande krisen och de åtgärder som vidtas för att skydda samhället riskerar att förstärka den ekonomiska krisen. I dessa delar handlar det om ett generellt behov kraftfulla ekonomiska åtgärder för få fart på svensk ekonomi. Exportföretagen är synnerligen viktiga, men av den förevarande drabbade krisen så som besöksnäring- där persontransporter till sjöss är en viktig del får inte glömmas bort i detta

sammanhang. Det senare inte minst mot bakgrund av det stora antal arbetstillfällen som besöksnäringen i Sverige genererar. Exempel på åtgärder som skulle gynna svensk export, är exempelvis en minskning av farledsavgifterna som minskar kostnaden för industrin både för insatsvaror och vid export av varor.

Svensk Sjöfart önskar därutöver understryka behovet av riktade åtgärder för sjöfartsbranschens som en del av åtgärderna för att förbättra förutsättningarna för en återhämtning av den svenska ekonomin. För sjöfarten handlar det bland annat om vikten av åtgärder som bidrar till att svenska rederier har samma konkurrensvillkor som råder i konkurrentländerna, inte minst är återställande av nettomodellen, en utvecklad tonnageskatt och införande av en stämpelavgift är ytterst angelägna åtgärder. Andra exempel på angelägna åtgärder är avskaffandet av svenska särreglerna. Behovet av åtgärder för att stärka konkurrensförutsättningarna för rederier i Sverige är synnerligen angelägna då en djupare lågkonjunktur kommer att leda till att fartyg och verksamhet allokeras till länder med konkurrenskraftiga villkor. För svenskt vidkommande riskerar en djup och utdragen lågkonjunktur således att slå särskilt hårt mot svensk rederinäring.

Svensk Sjöfart avser att återkomma med en samlad skrivelse med förslag på ett antal mer långsiktiga åtgärder. Föreningen står självfallet till regeringens förfogande för uppföljande frågor och dialog.

Stockholm som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson