

Infrastrukturminister Tomas Eneroth
Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Hemställan om förlängning av giltighetstiden för förordningen (2020:730) om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd

Blå Tillväxt är ett gemensamt initiativ i enlighet med den svenska modellen mellan fackföreningarna SEKO sjöfolk och Sjöbefälsföreningen som representerar arbetstagarna inom sjöfarten och Föreningen Svensk Sjöfart som representerar ägarsidan i rederierna.

Mot bakgrund av sjöfartens och framförallt färjornas betydelse för Sverige samt behovet av att långsiktigt säkerställa denna transportkapacitet till och från Sverige hemställer Blå Tillväxt om förlängd giltighetstid för förordningen om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd till och med den 31 december 2021.

Den förevarande krisen till följd av COVID-19 har drabbat både individer och företag mycket hårt. Inom sjöfartsområdet är effekterna av krisen ytterst påtagliga, både för de som arbetar ombord på och för rederierna. Ett antal segment inom sjöfarten har drabbats särskilt hårt, däribland passagerarsjöfarten. Enligt statistik från Sjöfartsverket minskade antalet passagerare i trafiken till och från Sverige på aggregerad nivå med strax under 90% under april månad, under juni med drygt 75% och i juli ca 70% siffror som indikationerna säger oss är ungefär desamma i dag. I praktiken var de enda passagerarna färjorna hade under en tid lastbilschaufförer och viss vårdpersonal. Variationer finns naturligtvis mellan olika linjer med både större och mindre tapp. Det minskade antalet passagerare under de viktiga sommarmånaderna är särskilt allvarligt eftersom en stor del av resandet är koncentrerat till dessa månader. Det är under denna tid man ska kunna tjäna pengar för att subventionera verksamheten under den del av året då intäkterna normalt sett är begränsade. Utöver påverkan på persontrafiken har färjerederierna även påverkats av minskad fraktrafik, bl.a. till följd av att industriproduktionen minskat under perioden, med upp emot 25% på enskilda linjer. Även om en återhämtning har skett på flera linjer så är nivåerna på aggregerad nivå mellan 10 och 15% (juni och juli) lägre än under föregående år.

Utvecklingen hitintills har inneburit att linjer har avvecklats permanent eller tillfälligt, att trafikintensiteten minskats, samt att färjerederierna tvingats säga upp personal.

Färjetrafiken till och från Sverige är avgörande för både varuförsörjning och svensk export. Färjorna har en nyckelroll för transporter av varor som ingår i europeiska värdekedjor- oavsett om det handlar om insatsvaror och förädlade produkter till svensk industri eller varor i konsumentled där Sverige inom vissa områden är beroende av import från andra länder. Minst lika stor betydelse har färjorna för resandet till och från Sverige. Årligen reser runt 30 miljoner passagerare med fartyg till och från svenska

hamnar, som jämförelse kan nämnas att det i princip motsvarar antalet utrikespassagerare på samtliga svenska flygplatser (ca 31 miljoner år 2018) eller antalet resenärer med SJ 2019. Betydelsen av färjetrafiken, inte minst för besöksnäringen, kan således inte underskattas. Regionalt har färjorna en stor betydelse för besöksnäringen inte minst i Stockholm, Skåne och i Göteborg, men färjorna har kanske ännu större betydelse för destinationer i Sverige dit utländska besökare tar sig med egen bil. Betydelsen av färjetrafiken är därför inte enbart en fråga om besök i storstäderna utan minst lika mycket för inlandet inte minst i syd och mellan Sverige. För en hållbar återstart av Sverige, såväl exportindustrin som besöksnäringen, är färjetrafiken således en viktig komponent. I nuläget är det således oerhört viktigt att värna ett strategiskt linjenät med färjor både för import och export som för återstarten av besöksnäringen.

Utöver färjesjöfarten utgör ro-ro transporter, tank- och bulktransporter till och från Sverige en helt nödvändig del för den svenska försörjningen av insatsvaror och bränsle, men framförallt för industrins behov både av insatsvaror och färdiga exportprodukter. Ett flertal svenska rederier har svenskflaggade fartyg verksamma inom dessa segment. Även inom denna del av sjöfarten finns delar som drabbats mycket hårt av krisen. Exempelvis visar statistik från EMSA att biltransport tillhör ett av de segment som minskat mest till följd av krisen.

Regeringen beslutade den 16 juli i år om införandet av en förordning om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd i syfte att säkerställa att rederier som tvingats anpassa sin trafik till följd av utbrottet av Covid -19 inte skulle förlora sjöfartsstödet om rederierna tillfälligtvis tvingas ta fartyg ur trafik. Åtgärden har visat sig vara helt nödvändig för att rederierna ska kunna hantera situationen och ges redskap för att anpassa trafiken utifrån exempelvis stängda gränser för passagerartrafik, så som bl.a. skett mellan Finland och Sverige. Inom sjöfarten finns dessutom begränsade möjligheter att på kort sikt skala upp och ner verksamheten i förhållande till efterfrågan på enskilda linjer, även om viss överflyttning kan ske mellan linjer. Rederiernas möjlighet att på kort sikt anpassa verksamheten till följd av en minskad efterfrågan på transporter är mer begränsad än exempelvis inom lastbilstrafiken. I det senare fallet bygger verksamheten på fler mindre enheter medan sjöfarten istället baseras på färre större enheter. Dessutom är färjornas affärsmodell baserad på att gods- och passagerartrafiken kors subventionerar varandra. När det ena segmentet (passagerare) faller kan man inte med lönsamhet leverera tjänsten åt det andra segmentet (godstrafiken). För att på kort sikt anpassa verksamheten kan det således bli nödvändigt att minska på intensiteten, ställa in eller på annat sätt anpassa utbudet. Beslutet att införa den tillfälliga förordningen var därför viktig för att även i Sverige skapa samma möjligheter som permanent föreligger i andra EU-länder att anpassa trafiken. Utan införandet av förordningen hade ytterligare verksamheter behövts läggas ner och ytterligare personer förlorat sina jobb ombord på svenska fartyg.

Även om förhoppningen är att samhället snart ska kunna återgå till en mer normal situation, så finns det en överhängande risk att smittspridning av Covid -19 fortsätter under hösten och inledningen av 2021. Det finns därmed en risk för fortsatt legala begränsningar i trafiken även efter årsskiftet. Utbrottet av Covid-19 har dessutom påverkat allmänhetens resmönster och det får antas att även efter att alla restriktioner

upphävts så kommer det att ta ett tag innan resmönstret normaliseras eller kanske snarare att en ny normalbild etableras.

Mot bakgrund av bl a färjeförbindelsernas betydelse för svensk industri, konsumtion och besöksnäring hemställer Blå Tillväxt om en förlängning av giltighetstiden för förordningen om tillfälligt anpassat sjöfartsstöd till och med 31 december 2021.

I förordningen bör det även förtydligas att stöd ska utgå även om ett rederi behöver anpassa trafiken och ta fartyg ur bruk en kortare tid. Det är i nuläget svårt att uppskatta hur länge en förlängning bör vara, men sannolikt kommer en normalisering av resande och transportmönster att dra ut på tiden. Det är därför viktigt att denna möjlighet kvarstår för rederier som behöver anpassa sin verksamhet. Med en förlängning bedöms svenska rederier ges bättre möjligheter att hantera den uppkomna situationen, därigenom kan nuvarande kapacitet och linjenät bibehållas för att snabbt kunna nyttjas för när ekonomin vänder och därigenom möjliggöra en återstart inom andra centrala sektorer för det svenska samhället. En förlängning är också en förutsättning för att så långt möjligt kunna bibehålla personal vid tillfälliga anpassningar.

En förlängning innebär också att svenska rederier garanteras motsvarande möjlighet som finns i övriga Europa under längre tid, där sjöfartsstödet motsvarigheter i form av nettomodeller inte inneburit motsvarande begränsningar som den tillfälliga förordningen syftar till att hantera.

Regeringen har på senare tid vidtagit ett antal mycket välkomna åtgärder för att stärka förutsättningarna att utveckla rederiverksamheten i Sverige. Med ett antal mindre justeringar som Blå Tillväxt tidigare föreslagit är bedömningen att sjöfartsnäringen dessutom kan växa ytterligare i Sverige.

Parterna inom Blå Tillväxt vill därför i sammanhanget understryka vikten av fortsatta åtgärder inom området för att främja sjöfarten under svensk flagg och därmed ekonomisk, socialt och miljömässigt hållbar sjöfart, där det samlade svenska sjöfartsklustret är mycket väl positionerat för en fortsatt tillväxt om bara motsvarande villkor som gäller i andra europeiska länder kan etableras. Parterna inom Blå Tillväxt står självfallet redo att vid behov berett att bidra i arbetet med ovanstående frågor.

Göteborg/Stockholm den 28 september 2020

Parterna i Blå Tillväxt genom



Rikard Engström
Svensk Sjöfart



Kenny Reinhold
Seko Sjöfolk



Mikael Huss
Sjöbefälsföreningen