

STATSRÅDETS FÖRORDNING OM ÄNDRING AV 10 § I STATSRÅDETS FÖRORDNING OM STÖDJANDE AV SJÖFART

1 Huvudsakligt innehåll

Det föreslås att 10 § i statsrådets förordning om stödjan­de av sjöfart (548/2020) som gäller förordningens giltighetstid ändras så att förordningen gäller till och med den 31 december 2021.

2 Nuläge

Det finländska samhället och näringslivets funktion är i hög grad beroende av varutransporter som sker sjövägen. Närmare 90 procent av Finlands export och 80 procent av importen sker sjövägen. Passagerarfärjorna som går i linjetrafik enligt tidtabell utgör en grundläggande del av Finlands övergripande logistikkedja. Cirka 10 procent av det gods som transporteras sjövägen till Finland transporteras på passagerarfärjor (2000–2018). Passagerarfärjornas betydelse har ökat under de senaste åren. Mer än 60 procent av styckegods­exporten och 50 procent av styckegodsimporten sker med passagerarfärjor. Styckegods är vanligen färdiga produkter, exempelvis livsmedel och andra dagligvaror och konsumtionsvaror.

Till följd av covid-19-epidemin och restriktionerna i anslutning till den har de finländska last- och passagerarfartygsrederiernas kassaflöde minskat betydligt och deras verksamhetsförutsättningar har försvårats. En del av fartygsbeståndet har tagits ur trafik på grund av krisen. Det låga antalet passagerare tillsammans med godstransporterna på de fartyg som ännu går i trafik räcker inte nödvändigtvis till för att täcka driftskostnaderna på vissa rutter. I normala fall utgör persontrafiken en betydande del av passagerarfartygens inkomststruktur. Om fartygstrafiken minskar i ännu större utsträckning än hittills kan det leda till att de återstående transportrutterna blir överbelastade.

Också den kraftiga minskningen av flygtrafiken har styrt transporter till havsrutterna. Mängden transporter som flyttas över är inte särskilt stor i förhållande till volymerna inom sjöfarten, och de ersätter inte den i övrigt minskade efterfrågan på transporttjänster. Det är inte möjligt att ersätta sjötransporter med landsvägstransporter i finländska förhållanden. Att rederierna försätts i likvidation bör förhindras, för att sjötransporterna så snabbt som möjligt ska kunna återgå till normal nivå efter krisen.

Statsminister Sanna Marins regering har vidtagit snabba åtgärder för att trygga samhällsfunktionerna och lindra de problem som situationen medför för näringslivet och medborgarna. Som

UTKAST

en del av dessa stödåtgärder utfärdade statsrådet den 9 juli 2020 statsrådets förordning om stöd-
jande av sjöfart. Enligt förordningen kan Transport- och kommunikationsverket ålägga sjöfarten
en allmän trafikplikt i fråga om varje förbindelsesträcka, om det är nödvändigt med avseende
på tillräckliga trafikförbindelser, försörjningsberedskapen och transportererna inom den finska
utrikeshandeln. Som motprestation för den allmänna trafikplikten betalar Transport- och kom-
munikationsverket statsunderstöd.

Enligt en lägesrapport från Institutet för hälsa och välfärd den 21 april 2021 har antalet nya
covid-19-fall klart börjat minska under de senaste fem veckorna. Det här kan ses som ett gott
tecken på att epidemin i Finland för närvarande håller på att lugna ner sig. Antalet smittfall är
emellertid fortfarande stort, vilket innebär att situationen snabbt kan förvärras om kontakterna
mellan människor avsevärt ökar under de närmaste veckorna och viruset sprids friare bland
befolkningen. Antalet konstaterade smittfall motsvarar situationen vid årsskiftet och i oktober-
november 2020.

Passagerartrafiken till sjöss upphörde nästan helt och hållet i april 2020 och har sedan dess varit
betydligt mindre än under tidigare år. Sommarsäsongen märktes som en ökning av antalet resor
också under epidemin sommaren 2020, men passagerarantalet var lägre än normalt. I januari
2021 var antalet passagerare nästan 80 procent mindre än i januari 2020. Inom passagerartrafi-
ken till sjöss var volymerna i februari 2021 cirka 15 procent av volymerna 2020. Den import
och export som sker som sjötransport minskade sommaren 2020, men har sedan dess närmat sig
nivån under tidigare år. I januari 2021 var importen tio procent och exporten fem procent mindre
än i januari året innan.

I passagerarfärjetrafiken härrör uppskattningsvis 1/3 av omsättningen av frakt och minst 2/3 av
passagerartransport, i vilken andel ingår inkomsten av biljettförsäljning och försäljningen om-
bord på fartyg. För att verksamheten ska ha förutsättningar att vara lönsam krävs det både frakt-
transport och passagerartransport. För rederier som bedriver passagerartrafik är affärsläget i
början av året svagt även under normala år. Därför kan man inte förvänta sig en förbättring av
dessa rederiers ekonomiska situation förrän närmare sommaren 2021, beroende på hur coro-
napandemin utvecklas. Enligt uppgift från Rederierna i Finland rf minskade passagerarfartygs-
rederiernas omsättning med 78 procent under perioden januari–augusti 2020.

Eftersom covid-19-epidemin har dragit ut på tiden föreslås det att förordningens giltighetstid
förlängs till utgången av 2021, så att Transport- och kommunikationsverket vid behov kan
ålägga allmän trafikplikt också under första hälften av 2021. Ändringen är fortfarande avsedd
att vara en temporär lösning.

3 Syftet med förslaget till förordning samt de viktigaste förslagen

Det föreslås att giltighetstiden för statsrådets förordning förlängs till den 31 december 2021.
Syftet med förslaget är att säkerställa och bidra till att sjötransportkapaciteten är tillräcklig, att
förtroendet för sjöfarten återställs och det finländska tonnaget bevaras samt att göra det möjligt
för rederierna att behålla sin funktionsförmåga. Genom statsunderstödet vill man trygga rederi-
ernas funktionsförmåga och säkerställa en tillräcklig och välfungerande sjötransportkapacitet i
nödvändig omfattning under och omedelbart efter coronapandemin.

UTKAST

4 Bakgrund

Regeringen överlämnade den 11 juni 2020 regeringens proposition till riksdagen om komplettering av den fjärde tilläggsbudgetpropositionen för 2020 (RP 88/2020 rd). I tilläggsbudgeten ändrades moment 31.40.45 så att det under momentet beviljades ett tillägg på 24,8 miljoner euro för tillfälligt ekonomiskt stöd till sjöfarten. Stödet användes i sin helhet i början av 2021. I tilläggsbudgeten för 2021 beviljades under momentet ett tilläggsanslag på 23,15 miljoner euro. Det bedöms att tilläggsanslaget kommer att ta slut i juli. I vilken utsträckning anslaget räcker till beror i hög grad på antalet passagerare på de understödda förbindelsesträckorna i början av sommaren.

Enligt motiveringen till momentet kan Transport- och kommunikationsverket i den situation som orsakats av coronaviruspandemin använda 23 150 000 euro för stöd till last- och passagerarfartygsrederier för bedrivande av trafik och för verkställigheten av stödet. Av understödet får högst 150 000 euro användas för de kostnader för juridiskt stöd, konsultering och utredningar som föranleds av verkställigheten och beredningen av understödet.

Enligt förordningen om stödjande av sjöfarten ansvarar Transport- och kommunikationsverket för beviljandet av stödet och för övervakningen av trafikplikten. Avsikten är att de närmare kriterierna, villkoren och förutsättningarna för beviljande av stöd ska fastställas genom förordning av statsrådet. Transport- och kommunikationsverket har under 2020 i fråga om förbindelsesträckan Åbo/Nådendal – Mariehamn/Långnäs – Stockholm ålagt en trafikplikt med stöd av vilken Tallink Silja och Viking Line får understöd enligt förordningen. Trafikplikt har dessutom ålagts i fråga om förbindelsesträckorna Eckerö – Grisslehamn, Mariehamn – Kapellskär och Helsingfors – Tallinn samt år 2021 i fråga om förbindelsesträckan Vasa – Umeå. Utöver dessa har marknadsläget hösten 2020 övervakats i fråga om förbindelsesträckorna Nådendal – Långnäs – Kapellskär, Långnäs – Nådendal och Nordsjö – Muuga med tanke på åläggande av en trafikplikt.

Transport- och kommunikationsverket inledde den 20 april 2021 nya konkurrensutsättningar för fartygstrafiken efter utgången av den nuvarande avtalsperioden på de havsrutter som omfattas av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster inom sjöfarten. Syftet med konkurrensutsättningen är att skapa beredskap för att det fortfarande kommer att behövas stöd för förbindelsesträckorna under den tid som coronapandemin ger återverkningar.

Nu inleds konkurrensutsättningar i fråga om trafiken på rutterna Åbo/Nådendal till Stockholm och Åland till Sverige samt på förbindelsesträckorna mellan Helsingfors och Tallinn och mellan Vasa och Umeå. Vid behov kommer Traficom senare att konkurrensutsetta ytterligare förbindelsesträckor, om det visar sig att trafikförbindelser med tillräckliga intervall kan äventyras även på andra sträckor om verksamheten inte understöds. Syftet med stödet är att möjliggöra sådana sjötrafikförbindelser till Fastlandsfinland och Åland som är tillräckliga med tanke på försörjningsberedskapen, industrins behov och trafikförbindelserna.

I de konkurrensutsättningar som Transport- och kommunikationsverket inledde år 2020 har ändring sökts hos marknadsdomstolen, men några avgöranden har ännu inte fattats.

UTKAST

För att lindra konsekvenserna av coronapandemin införde regeringen 2020 även andra stödåtgärder i syfte att trygga den finländska sjöfarten. När passagerartrafiken upphörde i mars 2020 medförde detta stora svårigheter för godstransporterna till sjöss. Svårigheterna berodde på att passagerarbilfärjorna och i viss mån RoPax-trafiken tappade i lönsamhet när passagerartrafiken föll bort. Försörjningsberedskapscentralens styrelse fattade den 19 mars 2020 beslut om tillfälligt direkt krisstöd inom fartygstrafiken och allmän trafikplikt för rederierna för högst tre månader (19.3–18.6.2020). Den på förhand fastställda budgeten för beviljande av stöd var cirka 45 miljoner euro. Ersättning har betalats för nio specificerade rutter och för vissa fartyg och ett visst antal ankomster/avgångar.

Statsborgen till rederierna till ett belopp av 600 miljoner euro inom ramen för statens garanti-program ingick i den andra tilläggsbudgeten för 2020, som riksdagen godkände den 24 april 2020. Garantiprogrammet är avsett för rederier som befinner sig i ekonomiska svårigheter på grund av coronakrisen och som transporterar sådan frakt som är central med tanke på försörjningsberedskapen. Syftet med borgensförbindelserna är att trygga finansieringen av driftskapitalet för kvalificerade rederier under den tid som coronakrisen varar. Europeiska kommissionen godkände stödordningen den 28 maj 2020. Finansministeriet ansvarar för garantiprogrammet och statsrådet godkänner borgensbesluten. Staten kan bevilja borgen som säkerhet för banklån eller återlån av arbetspensionsavgifter. Finansministeriet ber Försörjningsberedskapscentralen ge utlåtande om konsekvenserna av borgensansökan för försörjningsberedskapen. Borgen kan inte beviljas, om mottagaren av borgen har haft ekonomiska svårigheter före utbrottet av coronaviruspandemin den 31 december 2019.

Också 142 § i lagen om sjömanspensioner har ändrats temporärt. Enligt ändringen kan Sjömanspensionskassan på rederiets begäran skjuta upp förfallodagen för arbetspensionsförsäkringsavgiften enligt lagen om sjömanspensioner med högst tre månader. Syftet med ändringen är att underlätta den svåra ekonomiska situation som rederierna befinner sig i på grund av coronavirusepidemin. Lagen föreslås bli tillämpad på pensionsförsäkringsavgifter som förfaller till betalning under perioden 10.4.2020–31.7.2020.

Utöver att den infört ovannämnda stödåtgärder har regeringen överlämnat en regeringsproposition där det föreslås att Finnvera Abp:s fullmakter för beviljande av inhemsk finansiering höjs till 12 miljarder euro. Dessutom har Business Finland öppnat upp två nya finansieringstjänster på grund av coronavirussituationen, och regeringen bereder ett kostnadsstöd för företagssektorn. Kostnadsstödet är avsett för företag vars omsättning har minskat avsevärt på grund av coronaviruset och som har svårpasserade kostnader. Det riktar sig till de företag och branscher som drabbas hårdast av coronakrisen.

Företagen ges ekonomiskt spelrum också genom uppskov med betalningen av samtliga skatter och arbetspensionsavgifter samt genom en nedsättning av arbetspensionsavgiften med 2,6 procent fram till utgången av året. Vidare sänks dröjsmålsräntan på skatterna.

Riksdagen godkände den 27 november 2020 regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om temporär ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport. I propositionen föreslogs det att lagen ändras temporärt så att staten i form av stöd till sjöfarten betalar tillbaka till arbetsgivarna arbetsgivares sjukförsäkringsavgift,

UTKAST

arbetsgivarandelen av arbetslöshetsförsäkringspremien, arbetsgivarandelen av grupplivförsäkringspremien och arbetsgivarandelen av premien för frivillig olycksfallsförsäkring och tilläggsförsäkring för fritiden. Genom propositionen ändrades inga andra stödfaktorer. Avsikten är att lagen ska tillämpas endast på det stöd som betalas för kostnader som uppkommit under 2020. Propositionen hänför sig till den kompletterande budgetpropositionen för 2021. Lagen trädde i kraft den 1 januari 2021 och den är i kraft till utgången av 2021.

5 Konsekvenserna av den föreslagna förordningen

Ekonomiska konsekvenser

Beviljandet av understöd för sjöfarten har inneburit en budgetkonsekvens på sammanlagt 47,95 miljoner euro i statsfinanserna. Det är med hänsyn till Finlands ekonomi, näringslivets transporter och passagerartrafiken ytterst viktigt att en välfungerande och tillräcklig sjötransportkapacitet tryggas under alla förhållanden. Syftet med det understöd som anslaget möjliggör är att säkerställa och bidra till att sjötransportkapaciteten är tillräcklig, att förtroendet för sjöfarten återställs och det finländska tonnaget bevaras samt att göra det möjligt för rederierna att behålla sin funktionsförmåga. Det går inte att ge en exakt bedömning av varaktigheten av de exceptionella förhållanden som coronaviruskrisen orsakar eller av de restriktioner och andra konsekvenser som hänför sig till krisen.

Enligt Transport- och kommunikationsverkets uppskattning kommer det tilläggsanslag på 23,15 miljoner euro som beviljades i den första tilläggsbudgetpropositionen att räcka till för att stödja förbindelsesträckorna åtminstone fram till juli. Behovet av stöd och stödbeloppet beror i hög grad på passagerarefterfrågan på fartygen samt på prisnivån i den nya konkurrensutsättning som inleddes våren 2021.

Det primära målet är att sjöfarten ska drivas på marknadsvillkor och återhämta sig i takt med att coronarestriktionerna gradvis avvecklas. Exempelvis på rutten Helsingfors–Tallinn kan återhämtningen bli snabbare på grund av pendlingstrafiken. Eftersom bedömningen av den framtida utvecklingen är förenad med osäkerhetsfaktorer, syftar tilläggsanslaget till att upprätthålla en beredskap att stödja trafiken, om detta med beaktande av omständigheterna anses vara nödvändigt för att nå de ovannämnda målen. Sjöfarten kan således stödjas på sådana rutter där den annars skulle vara olönsam och där det finns ett ringa utbud, eller inget utbud alls, som tillhandahålls på marknadsvillkor.

6 Beredning och remissvar

Utkastet till statsrådets förordning har beretts vid kommunikationsministeriet.

Utlåtanden om utkastet till förordning har begärts av...

Utlåtanden lämnades av ...

UTKAST

7 Innehållet i förslaget till förordning

Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om stödjande av sjöfart

Detaljmotivering

10 §. Ikraftträdande. I paragrafen finns bestämmelser om förordningens ikraftträdande och giltighetstid. Det föreslås att förordningens giltighetstid förlängs till och med den 31 december 2021.

8 Ikraftträdande

Förordningen trädde i kraft den 9 juli 2020. Eftersom förslaget baserar sig på att covid-19-epidemin blev långvarig, och eftersom förslaget syftar till att trygga rederiernas funktionsförmåga och säkerställa en tillräcklig och välfungerande sjötransportkapacitet i nödvändig omfattning under och omedelbart efter coronapandemin, avses ändringen bli införd som en temporär lösning fram till den 31 december 2021.