

Sjöfartsstödet inriktning

EU:s bestämmelser om statsstöd till sjöfartsnäringen

Huvudregeln inom EU-rätten är att statligt stöd till kommersiella verksamheter är förbjudet vilket följer av artikel 107.1 i EUF-fördraget. I artikel 107.2 och 107.3 EUF finns dock regler om att vissa stödåtgärder är eller kan vara förenliga med den inre marknaden. En sådan åtgärd är stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.

Mot bakgrund av undantagsmöjligheten avseende statligt stöd har Europeiska kommissionen utarbetat riktlinjer bl.a. för medlemsstaternas olika stödordningar till sjöfartsnäringen. I januari 2004 beslutades nu gällande regler, Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03). Riktlinjerna utgör de ramar för statligt stöd till sjötransport som kommissionen tillåter, men anger inte i detalj hur stödet ska utformas. Så länge inte stödet överskrider riktlinjerna kan medlemsstaterna själva detaljutforma reglerna. Syftet med statligt stöd på detta område är att främja konkurrenskraften hos gemenskapens flottor på den globala sjöfartsmarknaden. Allt stöd som ges från en medlemsstat eller via offentliga medel som gynnar sjötransport omfattas av riktlinjerna.

Den ”sjötransport” som riktlinjerna handlar om avser sjötransport enligt definitionen i förordning (EEG) nr 4055/86 och förordning (EEG) nr 3577/92 dvs. ”transport av passagerare eller gods till sjöss”. I vissa delar gäller de också bogsering och muddring. Vad gäller omfattningen av begreppet ”sjötransport” har kommissionen därtill fattat ett antal beslut som kan ge vägledning vid en medlemsstats anmälan om att utvidga sitt befintliga statliga stöd, se närmare under rubriken *En ändrad inriktning*.

Kommissionens övervakning av statligt stöd bygger på ett system med förhandsgodkännande. Ett sådant förhandsgodkännande måste ske såväl när medlemsstaten önskar införa en stödordning som när denna ändras. En anmälan för den stödåtgärd medlemsstaten vill genomföra görs hos kommissionen. Innan kommissionen godkänt medlemsstatens anmälan kan den nationella stödordningen således inte beslutas.

Det svenska sjöfartsstödet

År 1996 beslutade riksdagen (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU01, rskr. 1996/97:115) om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen varvid ett statligt rederistöd infördes under en femårsperiod. Rederistödet, som var begränsat till lastfartyg, ändrades efter riksdagens godkännande år 2001 (prop. 2000/01:127, bet.

2001/02:TU3, rskr. 2001/02:2). Sedan dess ges i stället sjöfartsstöd till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg. En förutsättning för att vara berättigad till sjöfartsstöd är att fartyget huvudsakligen används i internationell trafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Vissa ytterligare villkor måste vara uppfyllda.

Det svenska sjöfartsstödet regleras i förordning (2001:770) om sjöfartsstöd som trädde i kraft den 1 december 2001. Förordningen har ändrats i bl.a. förtydligande syfte sedan dess, men den grundläggande inriktningen är densamma.

Sjöfartsstödet motsvarar skatten på sjöinkomst och kostnaden för sociala avgifter inklusive den allmänna pensionsavgiften för samtliga ombordanställda som arbetar på svenskregistrerade fartyg. Skatterna, de sociala avgifterna och allmän löneavgift krediteras arbetsgivarens skattekonto.

En ändrad inriktning

Regeringens förslag: Det nuvarande sjöfartsstödet ska, i syfte att bidra till konkurrensneutralitet för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden, utvidgas till att avse inte enbart last- och passagerarfartyg utan samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området.

Under senare år har den svenska handelsflottan reducerats kraftigt. Under år 2010 fick totalt 196 fartyg sjöfartsstöd; vid slutet av 2012 fick endast 112 fartyg sådant stöd. Skillnader i konkurrensförutsättningarna mellan Sverige och andra EU-länder, bl.a. avseende kostnader för bemanning samt tillgången på andra stödåtgärder, har föranlett många rederier att utnyttja andra länders fartygsregister för att på så sätt minska kostnaderna och få bättre konkurrenskraft. För sjöfartsstödssystemets räkning medför utflaggningen givetvis att statens skatteutgifter för sjöfartsstödet minskat. Som exempel minskade utgifterna mellan år 2010 och 2011 med 80 miljoner kronor på grund av färre utbetalningar av sjöfartsstöd.

Samtidigt finns i det svenska fartygsregistret ett antal s.k. specialfartyg som inte omfattas av sjöfartsstödsförordningens tillämpningsområde och som därför inte uppbär sjöfartsstöd idag. Det handlar om kabellägningsfartyg, muddringsfartyg, rörlägningsfartyg, kranfartyg, forskningsfartyg och mätfartyg. Även ytterligare fartygstyper kan förekomma. En del av dessa fartyg uppfyller förmodligen inte kravet på huvudsaklig användning i internationell trafik i visst syfte, medan andra vid en prövning sannolikt skulle göra det. Ett flertal av dem är dessutom utsatta för konkurrens i den internationella trafiken.

Kommissionen har under senare år godkänt medlemsstaters anmälningar av utökade stödordningar på så sätt att ytterligare fartygstyper ansetts, analogt tolkat, omfattas av riktlinjernas definition av sjötransport. Således har Danmark kunna utöka sitt stöd till att omfatta

bl.a. kabellägningsfartyg och Nederländerna kan numera ge stöd till såväl kabellägnings- som rörlägnings-, forsknings- och kranfartyg¹. I båda fallen har givetvis även övriga förutsättningar befunnits falla inom riktlinjerna.

Den svenska handelsflottans minskning innebär inte bara färre fartyg i det svenska registret utan medför också en utarmning av den svenska sjöfartskompetens som behövs för bl.a. rekrytering av lotsar och inspektörer och för att Sverige ska kunna fullfölja sina åtaganden i de internationella sjöfartsorganen. Regeringen har i sitt initiativ Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft, som presenterades i januari 2013, framhållit sjöfartens betydelsefulla roll i det svenska transportsystemet och presenterat ett flertal förslag i syfte att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Ett sådant förslag är att inom ramen för EU:s riktlinjer för sjöfartsstöd söka utöka antalet fartygskategorier som kan berättigas till stöd. Ett erhållande av sjöfartsstöd skulle förbättra ett rederis förutsättningar att kunna hävda sig i internationell konkurrens.

Som tidigare angetts förutsätter en utökning av det svenska sjöfartsstödet att kommissionen först godkänner detta. Mot bakgrund av redovisade beslut från kommissionen när det gäller andra medlemsstaters utökade stöd, bör, för det fall förutsättningarna är uppfyllda, utsikterna för ett godkännande vara goda. Enligt en preliminär uppskattning baserad på antal fartyg i det svenska registret och på bemanningsuppgifter från branschen skulle ett trettiotal fartyg med en sammanlagd besättning på cirka 300 personer kunna omfattas. Med ett genomsnittligt utbetalat stöd på 200 000 kronor per år och person skulle stödet kosta 60 miljoner kronor per år. Detta belopp kan sättas i relation till de mellan år 2010 och 2011 minskade skatteutgifterna för sjöfartsstöd med 80 miljoner kronor.

Med hänvisning till det svenska sjöfartsstödet nuvarande inriktning föreslår regeringen således att riksdagen godkänner en ändrad inriktning för stödets utformning i enlighet med det nu anförda.

¹ Kommissionens beslut respektive N 43/2007, 13.1.2009 (EUT L 119, 14.5.2009, s. 23) respektive N 714/2009, 28.4.2010 (EUT C 158, 18.6.2010, s. 2).