

# Regeringens proposition 2012/13:144



Sjöfartsstödet inriktning

Prop.  
2012/13:144

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 18 april 2013

*Fredrik Reinfeldt*

*Catharina Elmsäter-Svärd*  
(Näringsdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det nuvarande sjöfartsstödet inriktning ändras till att kunna omfatta fler fartygskategorier än last- och passagerarfartyg som huvudsakligen går i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Syftet är att åstadkomma bättre konkurrensvillkor för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden genom att fler fartyg kan berättigas till sjöfartsstöd inom ramen för EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Riksdagens godkännande av förslaget innebär att regeringen, efter godkännande från Europeiska kommissionen, i förordningsform kan utforma de närmare villkoren för stödet.

## Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Ärendet och dess beredning .....	4
3	Sjöfartsstödet inriktning .....	4
3.1	EU:s bestämmelser om statligt stöd till sjöfartsnäringen .....	4
3.2	Det svenska sjöfartsstödet .....	5
3.3	En ändrad inriktning.....	5
Bilaga	Förteckning över remissinstanserna.....	9
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 april 2013. ....	10

# 1 Förslag till riksdagsbeslut

Prop. 2012/13:144

Regeringen föreslår att riksdagen godkänner regeringens förslag till ändrad inriktning för det nuvarande sjöfartsstödet (avsnitt 3.3).

## 2 Ärendet och dess beredning

Regeringen beslutade i januari 2013 en handlingsplan för den svenska sjöfarten, *Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft*. I handlingsplanen lämnades förslag på ett antal åtgärder som regeringen avser att vidta i syfte att förbättra den svenska sjöfartens konkurrensvillkor. En sådan åtgärd är att ändra kriterierna för det svenska sjöfartsstödet så att stöd kan ges till fler fartygskategorier. I mars 2013 utarbetades inom Näringsdepartementet en promemoria med förslag att riksdagen godkänner att sjöfartsstödet utvidgas till samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området (N2013/969/RS). Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilagan*. Remissyttrandena och en sammanställning av dem finns tillgängliga i Näringsdepartementet (N2013/969/RS).

## 3 Sjöfartsstödet inriktning

### 3.1 EU:s bestämmelser om statligt stöd 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 i EUF-fördraget 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 de ramar som anges i riktlinjerna kan medlemsstaterna själva detaljutforma reglerna. Stödet kan ges i olika former, bl.a. som arbetskraftsrelaterade kostnadslättnader eller genom skattemässiga åtgärder. 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 är 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. När det 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 avsnitt 3.3.

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 ska ändras. En anmälan för den stödåtgärd medlemsstaten vill genomföra görs hos kommissionen. Innan kommissionen godkänt medlemsstatens anmälan kan den nationella stödordningen således inte beslutas.

## 3.2 Det svenska sjöfartsstödet

År 1996 beslutade riksdagen om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska sjöfartsnäringen varvid ett statligt rederistöd infördes för en femårsperiod (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU01, rskr. 1996/97:115). 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 ett fartyg ska vara berättigat till sjöfartsstöd är också att det 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 förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd som trädde i kraft den 1 december 2001. Förordningen har ändrats bl.a. i förtydligande syfte sedan dess, men inriktningen från sistnämnda proposition är densamma.

Sjöfartsstödet motsvarar de skatteavdrag som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster samt kostnaden för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift för samtliga ombordanställda som arbetar på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg i viss trafik. Stödet tillgodoförs arbetsgivaren genom kreditering på dennes skattekonto.

## 3.3 En ändrad inriktning

**Regeringens förslag:** Det nuvarande sjöfartsstödet inriktning ska ändras. Sjöfartsstödet utvidgas till att avse samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området.

**Promemorians förslag:** Överensstämmer med regeringens förslag.

**Remissinstanserna:** *Delegationen för sjöfartsstöd* är positivt inställd till att bredda sjöfartsstödet, men ställer sig tveksam till det antal fartyg som i förslaget uppskattats bli berättigade till stöd efter en utvidgning. *Sveriges Redareförening* och *Sjöbefälsföreningen* framhåller stödet som en förutsättning för att svenskflaggad sjöfart ska kunna konkurrera och anser att kriteriet att fartygen är utsatta för internationell konkurrens bör ligga till grund för rätt till stöd. Redareföreningen påpekar också bl.a. att specialfartyg även inom oljeutvinningssektorn bör omfattas och att en

Prop. 2012/13:144 nedre bruttogräns kan tillämpas. Sjöbefälsföreningen påtalar vikten av att EU:s riktlinjer införs i sin helhet. *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* biträder Redareföreningens yttrande. Även *SEKO* välkomnar regeringens förslag att utvidga sjöfartsstödet och påpekar att även rena inrikes sjötransporter av passagerare och gods samt exempelvis bogsverksamhet kan komma att bli utsatta för internationell konkurrens. *Tillväxtverket* har inga synpunkter. *Konkurrensverket* avstyrker en utvidgning och anför sammanfattningsvis följande. Stöd riskerar leda till en försämring av konkurrensen på marknaden. Att vissa företag gynnas kan i slutändan minska de stödberättigades ansträngningar att uppnå långsiktig bärkraftighet. Stödåtgärder bör vara begränsade till konstaterade marknadsmisslyckanden och vara begränsade i tid och förenade med villkor. Verket hänvisar till sitt yttrande över betänkandet Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73).

### Skälen för regeringens förslag

Under senare år har den svenska handelsflottan reducerats kraftigt. Under år 2010 fick totalt 196 fartyg sjöfartsstöd; vid slutet av 2012 endast 112 fartyg. Skillnader i konkurrensförutsättningarna mellan Sverige och andra länder, bl.a. avseende kostnader för bemanning och 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 sjöfartsstödsystemets 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 får sjöfartsstöd i dag. Det handlar om t.ex. kabellägningsfartyg och mätfartyg. En del av specialfartygen är förmodligen utsatta för internationell konkurrens.

Kommissionen har under senare år godkänt medlemsstaters anmälningar av utökade stödordningar på så sätt att ytterligare fartygstyper, analogt tolkat, ansetts omfattas av riktlinjernas definition av sjötransport. Således har Danmark kunna utöka sitt stöd till att omfatta bl.a. kabel-lägningsfartyg och Nederländerna kan numera ge stöd till såväl kabel-lägnings- som rörlägnings-, forsknings- och kranfartyg. I båda fallen har givetvis även övriga förutsättningar befunnits falla inom ramarna i riktlinjerna. Det danska stödet ges, liksom det svenska, i form av arbetskraftsrelaterade kostnadsminskningar medan det nederländska ges i form av en alternativ beskattningsmodell för rederier, nämligen tonnageskatt.

Samtliga remissinstanser utom *Konkurrensverket* har tillstyrkt en utvidgning. Verket har sammanfattningsvis ansett att stöd riskerar att leda till en försämring av konkurrensen på marknaden. Regeringen framhåller härvid följande. Som redovisats i avsnitt 3.1 har Europeiska kommissionen utarbetat riktlinjer för statligt stöd till sjöfarten i syfte att främja konkurrenskraften hos unionens flottor på den globala sjöfartsmarknaden. En medlemsstat har således möjlighet att inom ramen för dessa riktlinjer ge stöd till sin nationella flotta. I sitt initiativ Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft, som

presenterades i januari 2013, har regeringen betonat sjöfartens betydelsefulla roll i det svenska transportsystemet och presenterat ett flertal förslag i syfte att stärka den svenska 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. Bland de allmänna mål för statligt stöd som anges i EU:s riktlinjer nämns bl.a. att stödet ska bidra dels till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna, dels till att upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart. Den svenska handelsflottans minskning de senaste åren 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 liksom för att Sverige ska kunna fullfölja sina åtaganden i de internationella sjöfartsorganen. Dessutom berörs andra till sjöfarten knutna verksamheter på ett negativt sätt. Regeringen anser att det av konkurrensskäl är av vikt att möjligheterna för svenska fartyg att få sjöfartsstöd utökas. I syfte att bidra till konkurrensneutralitet för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden bör stödets inriktning därför utvidgas.

Med hänvisning till det svenska sjöfartsstödet nuvarande inriktning (prop. 2000/01:127, bet. 2001/02:TU3, rskr. 2001/02:2) föreslår regeringen således att riksdagen godkänner en ändrad inriktning för stödets utformning i enlighet med det nu anförda. Därefter kan regeringen, efter godkännande från kommissionen, liksom i dag i förordningsform meddela de närmare bestämmelserna om villkoren för sjöfartsstödet. Synpunkterna från *Sveriges Redareförening*, *Sjöbefälsföreningen*, *Sjöfartens Arbetsgivareförbund* och *SEKO* på den närmare utformningen av stödet aktualiseras således i detta senare skede.

#### *Konsekvenser av regeringens förslag*

Riksdagens godkännande av regeringens förslag till ändrad inriktning innebär att nästa steg för regeringen blir att anmäla en ändring av det svenska sjöfartsstödet till kommissionen. Om kommissionen godkänner anmälan kan en ändring av förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd beslutas.

Enligt den preliminära uppskattning som redovisades i promemorians förslag och som baseras på antal fartyg i det svenska registret samt på bemannings- och kostnadsuppgifter från branschen och Delegationen för sjöfartsstöd skulle ett trettiotal specialfartyg kunna omfattas av det utvidgade stödet. Fartygen har relativt små besättningar; den genomsnittliga bemanningssiffra som nämnts är cirka tio personer. Antalet kan jämföras med 17 personer i bemanningen på ett genomsnittligt lastfartyg, 140 personer på en genomsnittlig färja och cirka 380 personer på en av de större färjorna. De cirka 30 fartygen skulle således uppskattningsvis ha en sammanlagd bemanning på cirka 300 personer som skulle omfattas av utvidgningen. Med ett genomsnittligt utbetalat stöd på 200 000 kronor per år och person – baserat på de senaste årens utbetalningar – skulle stödet kosta 60 miljoner kronor per år. Detta belopp kan sättas i relation

Prop. 2012/13:144 till de mellan år 2010 och 2011 minskade skatteutgifterna för sjöfartsstöd med 80 miljoner kronor. *Delegationen för sjöfartsstöd* har dock ställt sig tveksam till om antalet specialfartyg är så stort som anges i det remitterade förslaget. Det kan konstateras att om antalet fartyg är mindre än det angivna blir statens kostnad för stödet lägre.

För de fartyg som skulle komma att omfattas av sjöfartsstödet innebär det givetvis en stor kostnadslättnad. Som tidigare redovisats motsvarar sjöfartsstödet skatten på sjöinkomst och kostnaden för arbetsavgifter och allmän löneavgift för samtliga ombordanställda. Fartygen skulle därmed uppnå en väsentligt bättre situation i ett konkurrensförhållande jämfört med att inte vara berättigade till sjöfartsstöd. Därmed kommer utvidgningen såväl arbetsgivare som arbetstagare tillgodo.



## Förteckning över remissinstanserna

Prop. 2012/13:144  
Bilaga

Förslaget avseende ändrad inriktning av sjöfartsstödet har remitterats till Delegationen för sjöfartsstöd, Konkurrensverket, Tillväxtverket, Redareföreningen, Sjöfartsforum, SEKO Sjöfolk, Sjöbefälsföreningen och Sjöfartens arbetsgivareförbund. Samtliga utom Sjöfartsforum har inkommit med yttrande.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 april 2013.

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Bildt, Ask, Larsson, Erlandsson, Billström, Adelson Liljeroth, Ohlsson, Norman, Attefall, Engström, Kristersson, Elmsäter-Svärd, Ullenhag, Hatt, Arnholm.

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd.

---

Regeringen beslutar proposition 2012/13:144 Sjöfartsstödet inriktning.