



Sjöfartsstöd

Sammanfattning

I detta betänkande tillstyrker utskottet regeringens förslag rörande den huvudsakliga inriktningen av stödet till svensk sjöfart. Ställningstagandet innebär att nuvarande stödsystem bör ersättas av en ordning som omfattar såväl lastfartyg som passagerarfartyg vilka huvudsakligen används i internationell utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Det nya stödet bör innebära full kompensation för såväl skatter som arbetsgivaravgifter på sjöinkomst samt omfatta den allmänna löneavgiften. Stödet bör, som regeringen också föreslår, tillgodoföras arbetsgivaren genom kreditering av dennes skattekonto. De nya stödreglerna bör – under förutsättning av att de dessförinnan godkänts av EG-kommissionen – börja tillämpas den 1 oktober 2001.

I betänkandet finns fem reservationer och ett särskilt yttrande.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	5
Utskottets överväganden	6
Utvidgat stöd till svensk sjöfart.....	6
Utvecklingen av konkurrens och sjöfartsstöd inom EU.....	6
Regeringens förslag	7
Motionerna	8
Utskottets ställningstagande	8
Retroaktiv tillämpning av de nya stödreglerna	10
Propositionen.....	10
Motionen	10
Utskottets ställningstagande	10
Tonnageskatt	11
Motionerna	11
Utskottets ställningstagande	11
Gemensamma EU-regler	12
Propositionen.....	12
Motionerna	12
Utskottets ställningstagande	12
Reservationer.....	14
1. Utvidgat stöd till svensk sjöfart (m)	14
2. Retroaktiv tillämpning av de nya stödreglerna (c).....	15
3. Tonnageskatt (kd, c)	15
4. Gemensamma EU-regler (m).....	16
5. Gemensamma EU-regler (c)	16
Särskilt yttrande.....	17
Tonnageskatt (m).....	17
Bilaga 1	
Förteckning över behandlade förslag.....	18
Propositionen.....	18
Följdmotioner	18
Bilaga 2	
Regeringens lagförslag	19
Förslag till lag om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd	19

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Utvidgat stöd till svensk sjöfart

Riksdagen godkänner den huvudsakliga inriktningen för utformningen av stödet till svensk sjöfart och antar lag om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd på skattekonto. Riksdagen bifaller därmed proposition 2000/01:127 samt avslår motionerna 2000/01:T17 yrkande 1 och 2000/01:T18 yrkande 3.

Reservation 1 (m)

2. Retroaktiv tillämpning av de nya stödreglerna

Riksdagen avslår motion 2000/01:T16 yrkande 1.

Reservation 2 (c)

3. Tonnageskatt

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T16 yrkande 2 och 2000/01:T17 yrkande 2.

Reservation 3 (kd, c)

4. Gemensamma EU-regler

Riksdagen avslår motionerna 2000/01:T16 yrkande 3 och 2000/01:T18 yrkandena 1 och 2.

Reservation 4 (m)

Reservation 5 (c)

Stockholm den 12 juni 2001

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Per-Richard Molén (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m) och Sture Arnesson (v).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

En interdepartemental arbetsgrupp, ledd av generaldirektören Anders Lindström och med medverkan av representanter för Finans-, Social- och Näringsdepartementen, har sedan våren 2000 på regeringens uppdrag utvärderat det nuvarande rederistödet samt övervägt behovet av ett fortsatt rederistöd och utformningen av ett sådant stöd. Den 9 januari 2001 har arbetsgruppen redovisat sitt uppdrag i promemorian Den svenska sjöfartspolitik. Promemorian har remissbehandlats. Yttranden har inkommit från bl.a. Riksskatteverket, Riksrevisionsverket, Sjöfartsverket, Banverket, Ekonomistyrningsverket, Statskontoret, Konkurrensverket och sjöarbetsmarknadens parter.

Bakgrund

Det nuvarande sjöfartsstödet har sin grund i riksdagens sjöfartspolitiska beslut i december 1996 (prop. 1996/97:1 utg.omr. 22, bet. 1996/97:TU1, rskr. 1996/97:115). Enligt beslutet skulle staten tillförsäkra den svenska handelsflottan rimliga konkurrensvillkor. Vidare skulle den svenskflaggade handelsflottan omfattas av ett statligt stöd. Bestämmelser om stödet har tagits in i förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart. Stöd utgår i form av bidrag till arbetsgivare för inbetald skatt på sjöinkomst och för arbetsgivares kostnader för socialavgifter. Sistnämnda del av stödet har successivt höjts och uppgår sedan år 1999 till 58 000 kr per kalenderår och årsarbetskraft. Stöd enligt förordningen omfattar inte passagerarfartyg i förordningens mening, dvs. ”fartyg som transporterar även andra passagerare än chaufförer till lastbilar som transporteras med fartyget”. Detta betyder att t.ex. färjetrafiken mellan svenska och utländska hamnar inte har rätt till statligt stöd enligt gällande regler. Det nuvarande stödet är av s.k. bruttomodell, vilket innebär att arbetsgivaren drar skatter och avgifter, som sedan helt respektive delvis återgår till arbetsgivaren.

Ett komplement till det statliga stödet utgör det avtal om tillfälligt anställd personal, det s.k. TAP-avtalet, som sjöarbetsmarknadens parter ingått. Detta avtal reglerar rätten för svenska redare att ersätta högst hälften av en fartygsbesättning med utländsk personal. Varje tillfälligt anställd får vara anställd under högst sex månader per år. Den tillfälligt anställda personalen omfattas också av 1996 års stödförordning.

I budgetpropositionen för år 2001 betonade regeringen att den svenska sjöfartsnäringsen måste ges långsiktiga förutsättningar och likvärdiga konkurrensvillkor. Ett nytt stödsystem, också innefattande färjenäringsen, borde införas den 1 januari 2002. I sitt av riksdagen godkända betänkande med anledning av propositionen (bet. 2000/01:TU1 utg.omr. 22, rskr. 2000/01:80) välkomnade trafikutskottet den översyn och det förslag som regeringen förut-

skickade. Emellertid kunde enligt utskottet den 1 januari 2002 visa sig vara en för sen tidpunkt för färjesjöfarten. Åtgärder borde därför genomföras redan under år 2001 för att stärka konkurrenskraften och motverka utflaggning. Utskottet ansåg att regeringen snarast möjligt borde återkomma till riksdagen med förslag om hur åtgärderna under år 2001 skulle utformas.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att ett sjöfartsstöd införs som omfattar både last- och passagerarfartyg i internationell trafik. Syftet är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med konkurrensvillkoren för andra EU-länders handelsflottor.

Stödet föreslås ges i form av att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Det innebär att stödbeloppet höjs från 58 000 kr per årsarbetskraft för kostnaderna för sociala avgifter till ett belopp som motsvarar avgifterna i deras helhet, enligt propositionen motsvarande 30,13 % av sjömannens bruttolön. Stödet, som avses regleras i förordning, skall ersätta det stöd som nu ges enligt den förordning (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart som upphör vid utgången av år 2001. Genomförandet förutsätter en ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd, vilken efter ändringen får benämningen lag om kreditering av anställningsstöd *och sjöfartsstöd*. Det är regeringens mening att stödordningen, under förutsättning av att EG-kommissionen godkänner förslaget, skall träda i kraft den 1 oktober 2001. Med hänsyn till att det råder viss osäkerhet om när EG-kommissionens beslut kan väntas förelås riksdagen bemyndiga regeringen att besluta om tidpunkt för lagändringens ikraftträdande.

Utskottets överväganden

Utvidgat stöd till svensk sjöfart

Utskottets förslag i korthet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag rörande den huvudsakliga inriktningen av stödet till svensk sjöfart. Ställningstagandet innebär att nuvarande stödsystem bör ersättas av en ordning som omfattar såväl lastfartyg som passagerarfartyg vilka huvudsakligen används i internationell utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Det nya stödet bör innebära full kompensation för såväl skatter som arbetsgivaravgifter på sjöinkomst samt omfatta den allmänna löneavgiften. Stödet bör, som regeringen också föreslår, tillgodoföras arbetsgivaren genom kreditering av dennes skattekonto. Ett motionsyrkande (m) om avslag på propositionen avstyrks. Ett annat yrkande (kd), om stödsystemets kompensationsnivå, anses tillgodosett genom utskottets ställningstagande utan något särskilt initiativ från riksdagens sida. *Jämför reservation (m).*

Utvecklingen av konkurrens och sjöfartsstöd inom EU

Av den nämnda interdepartementala promemorian framgår att handelsflottorna inom EU under de senaste årtiondena varit utsatta för en allt hårdare konkurrens från tredjelandsflottor och bekvämlighetsflaggat tonnage som opererat till betydligt lägre kostnader. Denna konkurrens har medfört att EU:s andel av tonnaget från år 1970 till i mitten av 1990-talet har minskat från 32 % till 14 %. Mot den bakgrunden har EG-kommissionen i maj 1997 fastställt nya riktlinjer för statligt stöd till sjöfartsnäringen. Dessa innebär jämfört med dem som tidigare gällt betydligt ökade möjligheter till stöd. Dessutom har antalet stödformer ökat och blivit mer flexibla. Som huvudregel gäller att statligt stöd endast får ges till fartyg som är registrerat i ett medlemslands skeppsregister. Som tak för statligt stöd gäller reduktion till noll av skatter och sociala avgifter för sjöfolk och av bolagsskatt. Inom ramen för denna totala begränsning kan kostnader för sjömäns hemresor ersättas. Investeringsstöd i samband med fartygsanskaffning kan i viss utsträckning godtas. Stöd till utbildning och forskning kan godkännas under vissa förutsättningar. För att täcka förluster av statens uppställda servicekrav kan s.k. Public Service Obligations (PSO) medges. Företagsskatt kan ersättas med s.k. tonnageskatt. Denna tas ut som en fast skatt som är relaterad till fartygets storlek. För vinstgivande rederier innebär tonnageskatten att skatten reduceras avsevärt. I Europa tillämpas olika metoder för att behandla skatter och sociala avgifter

för ombordanställda. För den anställde nettolön betalar rederiet inte in någon skatt. Detta kan också vara fallet vid bruttolönesystem om rederiets skatter och avgifter för ombordanställda budgetmässigt behandlas netto. Behandlas de däremot brutto betalas de först in till staten och återbetalas därefter till rederiet. I departementspromemorian lämnas en närmare redovisning av sjöfartspolitikerna i vissa andra europeiska länder. Av redogörelsen framgår bl.a. följande.

Sedan den 1 juli 2000 tillämpas i Finland det s.k. parallellregisterstödet för alla skatter och sociala avgifter för besättningar ombord på lastfartyg. I praktiken gäller därmed ett nettolönesystem där kostnaderna för besättningen begränsas till nettolönen. Stödet beräknas motsvara ca 40–45 % av bruttolö- nerna. Något motsvarande stöd till passagerarfartyg finns inte.

I Danmark finns sedan år 1988, vid sidan av det ordinarie skeppsregistret, Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Genom att registrera ett fartyg i DIS kan ett rederi anställa utländska sjömän på för den anställde mindre förmånliga anställningsvillkor. Vidare gäller att dansk sjömansskatt inte utgår på inkomst som intjänats ombord på ett DIS-fartyg. Nyligen genomförda lagändringar innebär att DIS-fartyg, både lastfartyg och färjor, har rätt att gå i dansk kustfart och får tillträde till tidigare stängda marknader i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Både danska och utländska sjömän som är anställda ombord i DIS-fartyg, lastfartyg såväl som färjor, uppbär nettolön och är befriade från skatt.

Norge har, förutom ett ordinarie skeppsregister (NOR), ett särskilt internationellt register (NIS). På fartyg tillhörande NIS kan utländskt sjöfolk anställas på "lokala" avtal enligt vilka endast obetydlig skatt betalas i Norge. Inhemskt sjöfolk ges betydande skattereduktioner genom ett system med sjöinkomst-avdrag. Även för fartyg registrerade i NOR har införts statligt stöd, för närvarande uppgående till 20 % av ombordanställdas bruttolön. Härutöver finns sedan år 1996 ett system för tonnagesbeskattning.

Av promemorian framgår att också Nederländerna, Tyskland och Storbritannien vidtagit åtgärder för att stärka sin egen rederinäringens konkurrenskraft i form av t.ex. tonnagesbeskattning och sänkning av bemanningskostnaderna.

Regeringens förslag

Regeringen föreslår att det nuvarande rederistödet utvidgas till ett sjöfarts- stöd. Det nya stödet skall, till skillnad från nu utgående rederistödet, omfatta också passagerarfartyg. Det skall utgå med ett belopp som motsvarar dels den preliminära skatt som arbetsgivaren gjort avdrag för på de ombordanställdas löner, dels de sociala avgifter som belöper på sjöinkomst för ombordanställda, dvs. inklusive den allmänna pensionsavgiften som i dag är undantagen. Stödet skall avse samtliga ombordanställda som enligt gällande regler klassas som sjömän. Liksom i dag skall stödet omfatta de fartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Stödet skall enligt förslaget utformas som ett netto-

stöd, vilket betyder att arbetsgivarens skattekonto varje månad krediteras i anslutning till tidpunkten för skatteinbetalningen.

Motionerna

I motion T17 redovisar Johnny Gylling m.fl. (kd) att Redareföreningen pekat på en brist i propositionen. Sålunda anför regeringen att stödet förutom skatt på sjöinkomst bör omfatta samtliga arbetsgivaravgifter. Dessa sägs tillsammans motsvara 30,13 % av bruttolönen. Men i själva verket utgör arbetsgivaravgifterna 32,82 %. Skillnaden motsvarar den s.k. löneavgiften på 2,69 %. Riksdagens beslut bör enligt motionärerna innebära att stödet täcker också denna avgift (yrkande 1).

I motion T18 föreslår Per-Richard Molén m.fl. (m) att riksdagen avslår propositionen. Motionärerna konstaterar inledningsvis att det nya sjöfartsstödet enligt förslaget skall regleras i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd. Men anställningsstödet har inte den karaktär av direkt industrisubvention som sjöfartsstödet har. Därmed innebär förslaget en väsentlig ändring av författningen. Trots detta har Lagrådets yttrande inte inhämtats. Förslaget innebär också ett kringgående av lagen (1996:1059) om statsbudgeten, enligt vilken statens inkomster och utgifter skall budgeteras och redovisas brutto på statsbudgeten. Erfarenheterna av hittillsvarande stöd kan knappast betraktas som goda. Handelsflottan har minskat, tonnage har föråldrats, den tekniska utvecklingen har avstannat och riskkapitalet har försvunnit. Regeringens beskrivning av hotet från utländska färjerederier saknar stöd i verkligheten. Bortsett från färjetrafiken i Öresund finns ingen – och väntas ingen – dansk-svensk konkurrens. Den nordeuropeiska färjesjöfarten är i praktiken en kartell där stora rederier har delat upp marknaden och ogärna ger sig in på ”konkurrenternas” trafikområden. Olönsamma linjer kommer att upprätthållas, liksom överkapaciteten. Vi får skattefinansierade färjelinjer som lever på politiska villkor, inte på marknadens. Gotlandstrafiken har genom Rikstrafiken sin egen stödform. Därmed får vi två parallella subventionssystem. Ägarstrukturen inom färjenäringen är sådan att den dominerande delen av det statliga stödet i praktiken kommer att gå till ett enda rederi. Till följd av att ett svenskt stöd till färjetrafiken införs tvingas Norge, och i än högre grad Finland, att införa ännu mer omfattande stödssystem. Även de baltiska länderna är oroad över konsekvenserna av det svenska färjestödet (yrkande 3).

Utskottets ställningstagande

Behov av utvidgat stöd

Utskottet konstaterar att svensk rederinäring under senare år utsatts för en allt hårdare konkurrens från andra länder. Av den genomgång som regeringens interdepartementala arbetsgrupp gjort framgår att flera av Sveriges huvudkonkurrenter i Europa med stöd av EU:s riktlinjer infört olika former av lättnader och subventioner för sina handelsflottor. Mot den bakgrunden noterar

utskottet med tillfredsställelse att regeringen nu förelägger riksdagen förslag till ett nytt och utvidgat stöd för den svenska rederinäringen.

Stödberättigat tonnage

Det föreslagna stödet utvidgas till att också omfatta passagerartrafik. Utvidgningen i detta hänseende får främst ses mot bakgrunden av att Danmark hösten 2000 medgav att även danska passagerarfartyg i trafik mellan t.ex. Danmark och Sverige kunde åtnjuta de förmånligare regler som tillämpas för tonnage tillhörigt det danska internationella skeppsregistret. Utskottet delar regeringens uppfattning att utvidgningen av stödet till att avse också färjetrafiken måste ses som en nödvändig åtgärd under de förutsättningar som nu råder. Som redovisas i propositionen avser regeringen att ta upp långsiktiga diskussioner med i första hand de nordiska grannländerna och Tyskland för att undersöka möjligheterna att komma fram till en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till europeisk färjesjöfart. Som regeringen anför bör den svenska hållningen vara att färjetrafik och övrig passagerartrafik som i huvudsak bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU/EES-området inte skall få statligt stöd.

Stödets kompensationsnivå

Enligt utskottets mening bör stödet, som regeringen förordar, innebära full kompensation för såväl skatter som arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Stödet bör enligt utskottets mening även omfatta den allmänna löneavgiften. Med denna precisering tillgodoses syftet med motion T17 (kd) yrkande 1. Något särskilt initiativ med anledning av motionen i denna del erfordras därför inte.

Stödets konstruktion

Utskottet har ingen erinran mot regeringens förslag att stödet skall krediteras arbetsgivarens skattekonto. Detta förutsätter en ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd, vilken efter ändringen får benämningen Lag om kreditering av anställningsstöd *och sjöfartsstöd*.

Utskottets ställningstagande i sammanfattning

Sammanfattningsvis ställer sig utskottet bakom vad regeringen i propositionen förordar om ett nytt stöd till den svenska sjöfarten. I linje härmed föreslår utskottet att riksdagen dels antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd, dels godkänner den i propositionen föreslagna huvudsakliga inriktningen för utformningen av stödet till svensk sjöfart. Ställningstagandet innebär att utskottet avstyrker motion T18 (m) yrkande 3. Yrkande 1 i motion T17 (kd) avstyrks med ovan redovisad motivering, dvs. att yrkandet tillgodoses utan särskilt initiativ från riksdagens sida.

Retroaktiv tillämpning av de nya stödreglerna

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker ett motionsyrkande (c) om att det nya sjöfartsstödet bör tillämpas retroaktivt fr.o.m. den 1 januari 2001. *Jämför reservation (c).*

Propositionen

Av propositionen framgår att den nya stödordningen enligt regeringens mening bör träda i kraft den 1 oktober 2001. En förutsättning är att stödordningen dessförinnan har godkänts av Europeiska kommissionen i enlighet med EG-fördragets artikel 88.3, innan den kan börja tillämpas. Regeringen förutsätter att ett godkännande kommer att föreligga i sådan tid att lagen om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd kan träda i kraft vid nämnda tidpunkt. Men med hänsyn till att det inte med säkerhet kan förutsägas när kommissionens godkännande föreligger föreslås riksdagen bemyndiga regeringen att bestämma dagen för ikraftträdandet.

Motionen

Enligt vad Sven Bergström m.fl. (c) uttalar i motion T16 är det glädjande, särskilt för Centerpartiet som länge drivit frågan, att staten nu kan bidra till svensk sjöfarts fortlevnad och utveckling. Men regeringens förslag kan förbättras ytterligare, anser motionärerna. Sålunda kan och bör systemet med kreditering av skatter och sociala avgifter införas retroaktivt den 1 januari 2001 (yrkande 1).

Utskottets ställningstagande

Utskottet för sin del finner att den av regeringen förordade ikraftträdandetidpunkten, liksom tidpunkten för när de nya reglerna skall börja tillämpas, är väl avvägd och i överensstämmelse med riksdagens tillkännagivande hösten 2000 (bet. 2000/01:TU1 utg.omr. 22, rskr. 2000/01:80). Med hänvisning till detta och dessutom till att förlängd retroaktiv tillämpning av de nya stödreglerna, såvitt utskottet inhämtat, skulle innebära stora administrativa komplikationer, avstyrker utskottet motion T16 (c) yrkande 1.

Tonnageskatt

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsyrkanden (kd, c) om införande av s.k. tonnageskatt som ersättning för sedvanlig bolags- och realisationsvinstbeskattning. *Jämför reservation (kd, c).*

Motionerna

I motion T16 anför Sven Bergström m.fl. (c) att svensk sjöfart genom det nya sjöfartsstödet kommer ett steg närmare konkurrenterna. Men i propositionen saknas ett viktigt element, nämligen tonnageskatten. Tonnageskatt ersätter både den vanliga företagsbeskattningen och reavinstbeskattningen. Den innebär väsentligt lägre beskattning än vanlig bolagsskatt, om rederiet går med vinst. Men minst lika viktigt är att tonnageskatten underlättar rederiernas planering. Sverige bör se över möjligheterna att i likhet med bl.a. Finland, Norge och Tyskland införa en sådan skatt (yrkande 2).

Johnny Gylling m.fl. (kd) erinrar i motion T17 om att Sverige tidigare hade s.k. fartygsfonder. Systemet innebar att rederierna efter utförsäljning av tonnage kunde avsätta medel för nya fartygsköp. Enligt motionärerna är det av största vikt för ett rederi att kunna planera sina långsiktiga åtaganden gentemot staten. Därför bör Sverige, liksom många andra EU-länder, införa ett system med tonnageskatt. Svenska redare sägs välkomna ett sådant system, trots att det skulle innebära större inbetalningar till statskassan. Tonnageskatten skulle, hävdar motionärerna, bidra till att trygga svensk sjöfarts framtid och säkert också till ökad inflaggning (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Skatteutskottet har vid flera tillfällen behandlat motioner om införande av tonnageskatt. I sina senaste betänkanden i ämnet (bet. 1999/2000:SkU14 och bet. 2000/01:SkU19) har skatteutskottet som motiv för att avstyrka motionerna hänvisat dels till det stöd i form av kompensation för skatt på sjöinkomst och arbetsgivaravgifter som lämnats under senare år, dels till pågående utredningsarbete om utvidgning av sådant stöd, men också till de principer som låg bakom 1990 års reform av företagsbeskattningen, bl.a. den om tillämpning av en förhållandevis låg skattesats och i gengäld mer begränsade reserveringsmöjligheter. Trafikutskottet är för sin del inte berett att föreslå att riksdagen tar något initiativ med anledning av nu behandlade motionsyrkanden. Motionerna T16 (c) yrkande 2 och T17 (kd) yrkande 2 avstyrks följaktligen.

Gemensamma EU-regler

Utskottets förslag i korthet

Utskottet finner att syftet med motionsförslag (m, c) om en gemensam syn på statligt sjöfartsstöd och om industristöd inom EU tillgodoses utan något särskilt tillkännagivande från riksdagens sida. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen. *Jämför reservationer (m, c).*

Propositionen

I propositionen (s. 6) uttalar regeringen att den avser att ta upp långsiktiga diskussioner med i första hand de nordiska grannländerna och Tyskland för att utröna möjligheterna till en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till den inomeuropeiska färjesjöfarten. Den svenska inriktningen bör vara att passagerartrafik som i huvudsak bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU/EES-området inte skall ges statligt stöd.

Motionerna

Sven Bergström m.fl. (c) erinrar i motion T16 om att EU-kommissionen år 1997 förnyade de s.k. statsstödsreglerna. Dessa regler syftar till att ge de europeiska staterna rimliga förutsättningar att konkurrera med icke-europeiska handelsflottor och bekvämlighetsflaggat tonnage. Det är, menar motionärerna, inte konstigt att EU vill motverka utflaggning till mindre nogräknade register. Men så länge EU-reglerna finns får den svenska sjöfartsnäringsringen inte försättas i ett sämre läge än andra europeiska staters handelsjöfart. Sverige bör vara drivande i frågan om en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till inomeuropeisk färjesjöfart. Inriktningen bör vara att de europeiska staterna inte skall konkurrera inbördes genom olika åtgärder till stöd för sin egen flotta. Samtidigt måste reglerna vara så utformade att den europeiska sjöfarten med sina höga säkerhets- och miljökrav skall kunna leva vidare bland mindre nogräknade register (yrkande 3).

Enligt vad Per-Richard Molén m.fl. (m) anför i motion T18 är det från Moderata samlingspartiets utgångspunkter av största vikt att de av regeringen aviserade förhandlingarna genomförs. Det naturliga hade varit att regeringen redovisat resultat från sådana överläggningar, innan propositionen förelades riksdagen (yrkande 1). I motionen föreslås också att Sverige omgående begär överläggningar med EG-kommissionen om en mer restriktiv tillämpning av Romtraktatens regler om industristöd (yrkande 2).

Utskottets ställningstagande

Utskottet finner för sin del att de nu behandlade förslagen i motionerna T16 (c) och T18 (m) om gemensamma regler för sjöfarten inom EU ligger väl i linje med den inriktning som regeringen deklarerat i propositionen. Syftet

med motionerna i dessa delar synes bli tillgodosett utan något särskilt uttalande från riksdagens sida. Motionerna T16 (c) yrkande 3 och T18 (m) yrkande 1 avstyrks följaktligen.

Beträffande yrkandet i motion T18 (m) om EU:s regler om industristöd vill utskottet erinra om sitt ställningstagande hösten 2000 med anledning av liknande motionsyrkanden. I sitt budgetbetänkande (bet. 2000/01:TU1 utg.omr. 22 s. 74) anförde sålunda utskottet att den uppkomna situationen med snedvridna konkurrensförhållanden inom EU måste betraktas som olycklig. Utskottet förutsatte att regeringen inom EU skulle verka för en ordning som säkerställde största möjliga konkurrensneutralitet. Utskottet står fast vid denna uppfattning och bedömer mot den bakgrunden att syftet med motionen i den behandlade delen blir tillgodosett utan att riksdagen tar något initiativ i ärendet. Yrkande 2 i motion T18 (m) bör alltså avslås av riksdagen.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges inom parentes vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Utvidgat stöd till svensk sjöfart (punkt 1)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 1 borde ha följande lydelse:

1. Riksdagen avslår proposition 2000/01:127. Riksdagen bifaller därmed motion 2000/01:T18 yrkande 3 och avslår motion 2000/01:T17 yrkande 1.

Ställningstagande

I vår motion T18 (m) redovisar vi utförligt motiven för att regeringens förslag om ett nytt, utvidgat stöd för den svenska sjöfarten bör avslås av riksdagen. Dessa kan sammanfattas på följande sätt.

Erfarenheterna av hittillsvarande stöd kan knappast betraktas som goda. Handelsflottan har minskat, tonnaget har föråldrats, den tekniska utvecklingen har avstannat och riskkapitalet har försvunnit.

Det nya stödet skall enligt förslaget omfatta också passagerartrafik i internationell trafik. Men regeringens beskrivning av hotet från utländska färjerederier saknar enligt vår uppfattning stöd i verkligheten. Bortsett från färjetrafiken i Öresund finns ingen – och väntas ingen – dansk-svensk konkurrens. Den nordeuropeiska färjesjöfarten är i praktiken en kartell där stora rederier har delat upp marknaden och ogärna ger sig in på ”konkurrenternas” trafikområden. Genom stödet kommer olönsamma linjer att upprätthållas och överkapacitet att bestå. Vi får delvis skattefinansierade färjelinjer som lever på politiska villkor, inte på marknaden. Gotlandstrafiken har genom Rikstrafiken sin egen stödform. Därmed får vi två parallella subventionssystem. Ägarstrukturen inom färjenäringen är sådan att den dominerande delen av det statliga stödet i praktiken kommer att gå till ett enda rederi. Till följd av att ett utvidgat svenskt stöd till färjetrafiken införs tvingas Norge, och i än högre grad Finland, att bygga upp liknande system. Även de baltiska länderna uppges vara oroade över konsekvenserna av det svenska färjestödet.

Kritik kan anföras mot den föreslagna tekniska utformningen av stödet och regeringens beredning av ärendet. Stödet skall sålunda regleras i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd. Men anställningsstödet har inte alls samma karaktär av direkt industrisubvention som sjöfartsstödet har. Därmed innebär förslaget en väsentlig ändring av författningen. Trots detta

har Lagrådets yttrande inte inhämtats. Förslaget innebär också ett kringgående av lagen (1996:1059) om statsbudgeten, enligt vilken statens inkomster och utgifter skall budgeteras och redovisas brutto på statsbudgeten.

Mot den angivna bakgrunden föreslår vi att riksdagen avslår regeringens förslag om sjöfartsstöd.

2. Retroaktiv tillämpning av de nya stödreglerna (punkt 2)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 2 borde ha följande lydelse:

2. Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2000/01:T16 yrkande 1.

Ställningstagande

Det är glädjande att staten med det nu föreslagna stödet på ett betydligt mer verksamt sätt kan bidra till svensk sjöfarts fortlevnad och utveckling. Men som förordas i motion T16 (c) bör systemet med kreditering av skatter och sociala avgifter tillämpas retroaktivt fr.o.m. den 1 januari 2001.

3. Tonnageskatt (punkt 3)

av Sven Bergström (c), Johnny Gylling (kd) och Tuve Skånberg (kd).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 3 borde ha följande lydelse:

3. Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motionerna 2000/01:T16 yrkande 2 och 2000/01:T17 yrkande 2.

Ställningstagande

Flera av Sveriges huvudkonkurrenter inom sjöfarten har infört ett system med s.k. tonnageskatt. Detta system ersätter såväl vanlig bolagsbeskattning som realisationsvinstbeskattning. Skatten kan vara utformad antingen som en punktskatt eller som en skatt som utgår på en schablonberäknad vinst. Den viktigaste fördelen med tonnageskatt är att en sådan väsentligt underlättar rederiernas planering av sina långsiktiga åtaganden gentemot staten. Som föreslås i motionerna T16 (c) och T17 (kd) bör Sverige pröva förutsättningarna för att i likhet med andra europeiska sjöfartsnationer införa tonnageskatt. Detta skulle enligt vår uppfattning bidra väsentligt till att trygga svensk sjöfartsnärings framtid och säkert också öka inflaggningen.

4. Gemensamma EU-regler (punkt 4)

av Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

4. Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2000/01:T18 yrkandena 1 och 2 och avslår motion 2000/01:T16 yrkande 3.

Ställningstagande

I propositionen aviserar regeringen att den tänker ta upp förhandlingar med i första hand de nordiska grannländerna och med Tyskland om en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till den inomeuropeiska färjesjöfarten. Vi stöder regeringens ståndpunkt inför förhandlingarna, nämligen att passageratrafik som i huvudsak bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU/EES-området inte skall ges statligt stöd. Men enligt vår uppfattning hade det naturliga varit att regeringen kunnat redovisa resultat från sådana förhandlingar redan innan den nu aktuella propositionen hade förelagts riksdagen. Som anförs i motion T18 (m) är det nu av största vikt att förhandlingarna kommer till stånd och genomförs. Dessutom anser vi att regeringen omgående bör begära överläggningar med EG-kommissionen om en mer restriktiv tillämpning av Romfördragets regler om industristöd.

5. Gemensamma EU-regler (punkt 4)

av Sven Bergström (c).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att utskottets förslag under punkt 4 borde ha följande lydelse:

4. Riksdagen ger som sin mening regeringen till känna vad som anförs i reservationen. Riksdagen bifaller därmed motion 2000/01:T16 yrkande 3 och avslår motion 2000/01:T18 yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Som redovisas i motion T16 (c) bör Sverige vara drivande i frågan om en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till inomeuropeisk färjesjöfart. Inriktningen bör vara att de europeiska staterna inte skall konkurrera inbördes genom olika åtgärder till stöd för sin egen handelsflotta. Samtidigt måste tillses att den europeiska sjöfarten med sina höga säkerhets- och miljökrav kan konkurrera framgångsrikt också med bl.a. bekvämlighetsflaggat tonnage.

Särskilt yttrande

Tonnageskatt (punkt 3)

Per-Richard Molén (m), Tom Heyman (m), Lars Björkman (m) och Jan-Evert Rådström (m) anför:

Vi moderater har vid flera tidigare tillfällen, senast i vår kommittémotion T642, pekat på att tonnagesförnyelse är ett stort problem, särskilt för de mindre rederierna. Det system som tidigare fanns med fartygsfonder innebar en väsentlig fördel för rederierna, som då kunde förnya flottan utan att i varje läge göra skattemässiga avvägningar. Möjligheten till avsättning till fartygsfonder bör därför enligt vår uppfattning återinföras.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Regeringen (Näringsdepartementet) föreslår i proposition 2000/01:127 att riksdagen

1. antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd,
2. godkänner den huvudsakliga inriktningen för utformningen av stödet till svensk sjöfart.

Följdmotioner

2000/01:T16 av Sven Bergström m.fl. (c) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att systemet med nedsättning av sociala avgifter och löneskatter för svensk färje- och handelssjöfart bör införas med retroaktiv verkan fr.o.m. den 1 januari 2001.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör se över möjligheten att i likhet med Finland, Norge Tyskland och andra länder införa en tonnageskatt.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om inriktningen på gemensamma regler för sjöfarten inom EU.

2000/01:T17 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att befria rederierna från hela arbetsgivaravgiften, även den allmänna löneavgiften.
2. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om tonnageskatt för den svenska handelsflottan i enlighet med vad som anförs i motionen.

2000/01:T18 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari föreslås att riksdagen fattar följande beslut:

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i motionen om att regeringen genast bör inleda förhandlingar med de andra berörda nordiska länderna kring statliga sjöfartsstöd.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som framförs i motionen om att regeringen bör begära förhandlingar med kommissionen om en restriktiv tillämpning av bestämmelserna om industristöd i Romtraktaten.
3. Riksdagen beslutar att avslå propositionen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd på skattekonto

Härigenom föreskrivs att rubriken till lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd på skattekonto samt lagen skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Lag om kreditering av anställningsstöd på skattekonto

Föreslagen lydelse

Lag om kreditering av anställningsstöd och sjöfartsstöd på skattekonto