

Regeringens proposition

2000/01:127

Sjöfartsstöd

Prop.
2000/01:127

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 10 maj 2001

Göran Persson

Björn Rosengren
(Näringsdepartementet)

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 andra EU-länders handelsflottor.

Stödet ges i form av att arbetsgivarens skattekonto krediteras ett belopp motsvarande skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Det innebär att stödbeloppet höjs från 58 000 kronor per årsarbetskraft för kostnaderna för arbetsgivaravgifter till ett belopp som motsvarar avgifterna i sin helhet, dvs. 30,13 procent av sjömannens bruttolön. Stödet, som avses regleras i förordning, ersätter det stöd som nu ges enligt förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart och som upphör vid utgången av år 2001. Genomförandet förutsätter en ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd, som föreslås få benämningen lag om kreditering av anställningsstöd och sjöfartsstöd. Stödordningen skall, under förutsättning att Europeiska kommissionen godkänt förslaget, träda i kraft den 1 oktober 2001.

1	Förslag till riksdagsbeslut.....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd	4
3	Ärendet och dess beredning	5
4	Ett nytt utvidgat sjöfartsstöd	5
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 10 maj 2001	9

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringen föreslår 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.

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

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

Nuvarande lydelse

Lag om kreditering av anställningsstöd

Anställningsstöd som beslutats av arbetsmarknadsmyndighet får tillgodoföras arbetsgivaren genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för denne enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

Föreslagen lydelse

Lag om kreditering av anställningsstöd och sjöfartsstöd

Anställningsstöd som beslutats av arbetsmarknadsmyndighet *och sjöfartsstöd som beslutats av Rederinämnden* får tillgodoföras arbetsgivaren genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för denne enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om vilka stöd som skall krediteras skattekontot.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Ärendet och dess beredning

Regeringen tillsatte våren 2000 en interdepartemental arbetsgrupp med uppgift att utvärdera det nuvarande rederistödet och överväga behovet av ett fortsatt rederistöd liksom utformningen av ett sådant stöd. Arbetsgruppen fick genom regeringens uttalanden i budgetpropositionen för år 2001 (prop. 2000/01:1) en delvis ny och mer preciserad inriktning. Regeringen uttalade i budgetpropositionen bl.a. att det är viktigt att värna och skapa långsiktiga förutsättningar för den svenska sjöfartsnäringen samt ge sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor och att ett nytt stödsystem skall träda i kraft den 1 januari 2002. Vid behandlingen av budgetpropositionen ställde sig riksdagen (rskr. 2000/01:80) bakom Trafikutskottets bedömning i betänkandet TU 2000/01:01 att den 1 januari 2002 kan vara en för sen tidpunkt för att införa ett stöd till färjesjöfarten. Trafikutskottet ansåg att åtgärder behövdes redan under år 2001 för att stärka konkurrenskraften och förhindra utflaggning och uppdrog därför åt regeringen att snarast återkomma till riksdagen med ett förslag.

Arbetsgruppens promemoria "Den svenska sjöfartspolitik" har remissbehandlats och även behandlats vid ett remissmöte. Remissyttrandena och en sammanställning av dessa finns tillgängliga hos Näringsdepartementet (dnr N2000/9967/TP).

Förslagen i denna proposition har tagits fram i samarbete med Miljöpartiet och Vänsterpartiet.

Lagrådet

Lagförslaget är av så lagteknisk enkel beskaffenhet att Lagrådets hörande skulle sakna betydelse. Något yttrande från Lagrådet har därför inte inhämtats.

4 Ett nytt utvidgat sjöfartsstöd

Regeringens förslag: Det nuvarande rederistödet föreslås utvidgas till ett sjöfartsstöd och höjs till ett belopp som motsvarar skatteavdrag och arbetsgivaravgifter på sjömannens sjöinkomst. Det nya sjöfartsstödet skall omfatta både lastfartyg och passagerarfartyg. Fartygen skall, på samma sätt som i dag, huvudsakligen vara i internationell utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Stödet skall tillgodoföras arbetsgivaren genom kreditering på dennes skattekonto.

Arbetsgruppens förslag: Överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna: Majoriteten av remissinstanserna stöder arbetsgruppens förslag. Några är dock negativa. Riksskatteverket och Konkurrensverket avstyrker förslaget. Riksskatteverket menar att skattekontosystemet blir svåröverskådligt om olika stöd skall hanteras där samt att

åtgärden inte är förenlig med lagen (1996:1059) om statsbudgeten. Om stödet ändå införs kan det av administrativa skäl tidigast införas den 1 januari 2002. Konkurrensverket avstyrker av allmänna konkurrenspolitiska skäl. Statskontoret delar i stort Konkurrensverkets uppfattning.

Skälen för regeringens förslag: Både regeringen och riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om en svensk sjöfartsnäring och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor med våra närmaste konkurrentländer. Regeringen vill betona den vikt som ett svenskt bibehållt sjöfartskunnande har för centrala svenska områden som sjösäkerhet och miljöfrågor samt Sveriges möjligheter att även fortsättningsvis vara en pådrivande kraft i det internationella arbetet inom dessa områden.

Sveriges geografiska belägenhet och vårt starka sjöfartsberoende när det gäller utrikeshandeln leder också till slutsatsen att en tillräcklig sjöfartskompetens har betydelse för en positiv utveckling av hela den svenska transportsektorn och strävan mot kombinerade transportlösningar med sjöfart som en viktig länk i transportkedjan.

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 genom införandet av ett statligt rederistöd om 400 miljoner kronor per år under en femårsperiod. Stödformen trädde i kraft den 1 januari 1997 och upphör den 31 december 2001. Stödet regleras i förordningen (1996:1559) om statligt stöd till svensk sjöfart och administreras av Rederinämnden. Rederistödet utgår i form av ett bidrag som redovisas över statsbudgeten under anslaget Bidrag till sjöfarten. Hösten 1998 ansåg regeringen det nödvändigt att ytterligare stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförmåga vilket ledde till att rederistödet förstärktes från år 1999. Dagens rederistöd ges ut med dels ett belopp som motsvarar den preliminära skatt som arbetsgivaren gjort avdrag för på de ombordanställdas löner, dels 58 000 kronor per årsanställd som ett bidrag till de sociala kostnaderna. Bidrag lämnas dock inte för den del av skatteavdraget som avser den allmänna pensionsavgiften.

Regeringen vill framhålla att även färjetrafiken i Nordeuropa numera omfattas av olika former av statsstöd. Det nuvarande rederistödet är begränsat till lastfartyg. Arbetsgruppen har ansett att stöd skall kunna lämnas för såväl lastfartyg som passagerarfartyg. Den angav som skäl att stora delar av den svenska färjenäringen försattes i en svår konkurrensituation när Danmark hösten 2000 utvidgade det danska internationella skeppsregistrets tillämpningsområde så att även danska passagerarfartyg i trafik mellan t.ex. Danmark och Sverige inkluderades. Regeringen avser att ta upp långsiktiga diskussioner med i första hand de nordiska grannländerna och Tyskland för att undersöka möjligheterna att nå fram till en gemensam syn på behovet av näringspolitiskt stöd till den intraeuropeiska färjesjöfarten. Sveriges linje bör vara att passagerar- och färjetrafik som i huvudsak bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU/EES-området inte skall ges statligt stöd.

Under rådande förhållanden delar dock regeringen arbetsgruppens uppfattning att nuvarande stöd är otillräckligt och att såväl en höjning av stödet som en utvidgning till passagerarfartyg behöver ske för att den svenska sjöfartsnäringen skall nå i huvudsak likvärdiga konkurrensvillkor. Ett sjöfartsstöd för svenskflaggade fartyg, både lastfartyg och passa-

gerarfartyg, bör därför införas. Även närings- och arbetsmarknadspolitiska skäl talar för detta.

I arbetsgruppens förslag redovisades också de ekonomiska effekterna av att kompensationen för de sociala avgifterna begränsades till 70 procent för passagerarfartygen. Regeringen anser dock att huvudalternativet, dvs. full kompensation för såväl skatter som sociala avgifter, är nödvändigt för att uppnå likvärdiga konkurrensvillkor gentemot andra länders subventionerade passagerartrafik.

Regeringen avser att i en förordning meddela närmare bestämmelser om villkoren för sjöfartsstödet. Till grund för bestämmelserna bör ligga arbetsgruppens förslag, som är utformat i enlighet med Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Totalt får ett sådant stöd till ett lands sjöfartsnäring inte överskrida vad som motsvarar summan av skatter och sociala avgifter för de ombordanställda och rederiföretagen. Det nya sjöfartsstödet utvidgas till att motsvara skatt på sjöinkomst och sociala avgifter. Häri skall även den allmänna pensionsavgiften ingå. Stödet skall avse samtliga ombordanställda, som enligt gällande regler klassas som sjömän. På samma sätt som enligt dagens regler bör fartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten omfattas. Den dispensmöjlighet som finns enligt nuvarande regler bör dock finnas kvar. Ett annat villkor för att erhålla sjöfartsstöd är att den sökande ställer utbildningsplatser ombord till förfogande enligt Sjöfartsverkets anvisningar samt har tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift. Ansökan avses ske hos Rederinämnden, som prövar om kriterierna för stödet är uppfyllda.

I fråga om hur stödet skall tillgodoföras rederierna anser regeringen i likhet med flertalet remissinstanser att den av arbetsgruppen föreslagna utformningen av stödet är den praktiskt mest lämpliga. Denna utformning innebär att rederierna erhåller ett stöd motsvarande skatt och sociala avgifter som belöper på sjöinkomst för ombordanställda. Regeringen har förståelse för Riksskatteverkets synpunkter om att skattekontosystemet blir mer svåröverskådligt. Med hänsyn till omständigheterna i detta fall finns emellertid ingen bättre lösning. Regeringen anser inte heller att lagen om statsbudgeten utgör hinder för en sådan lösning.

Metoden att ge stöd genom kreditering på skattekonto har använts för anställningsstöd enligt lagen (1999:591) om kreditering om anställningsstöd. Regeringen föreslår en ändring i denna lag som innebär att även sjöfartsstöd som beslutats av Rederinämnden får krediteras skattekontot. Stödet avses ges ut genom en månatlig kreditering av arbetsgivarens skattekonto i anslutning till tidpunkten för skatteinbetalningen och är således ett nettostöd. Stödordningen avses träda i kraft den 1 oktober 2001. En stödordning måste dock både anmälas till och godkännas av Europeiska kommissionen i enlighet med EG-fördragets artikel 88.3 innan den kan träda i kraft. Detta förutsätts kunna ske i sådan tid att lagen kan träda i kraft vid denna tidpunkt. Det går dock inte med säkerhet att förutsäga när ett godkännande kan föreligga och det är med hänsyn till denna osäkerhetsfaktor lämpligast att i lagen bemyndiga regeringen att bestämma dagen för ikraftträdandet.

Stödet blir en bekräftelse på långsiktigheten i den statliga sjöfartspolitiken. Ett stöd enligt regeringens förslag lägger ett tak för de statliga

stödinsatserna när det gäller bemanningskostnaderna som överensstämmer med EG-kommissionens riktlinjer. Det betyder följaktligen att det är näringsens aktörer som fortsättningsvis får det fulla ansvaret för att svenska fartyg kan möta den internationella konkurrensen. Möjligheten till ytterligare stödinsatser från statens sida vad gäller bemanningskostnaderna är därmed i praktiken uttömda.

Cabotagereglerna på sjöfartsområdet har numera upphört, vilket innebär att även Gotlandstrafiken kan utsättas för konkurrens från andra EU-länders fartyg. I framtiden kan det därför bli aktuellt att även inordna denna nationella färjetrafik i en stödordning. Vid en ny upphandling av denna trafik måste olika anbudsgivare kunna bedömas utifrån likvärdiga konkurrensförutsättningar.

Statsfinansiella effekter

I statsbudgeten kommer sjöfartsstödet att redovisas som nedsättning av skatter i inkomsthuvudgrupp 1700. Utifrån dagens svenskflaggade handelsflotta beräknas denna nedsättning på årsbasis uppgå totalt till ca 1,3 miljarder kronor (s. 98, prop. 2000/01:100). Nedanstående sammanställning visar hur detta belopp är uppdelat mellan last- och passagerarfartyg samt mellan skatter och sociala avgifter. Beloppen är beräknade utifrån att antalet stödberättigade ombordanställda uppgår till ca 7100 personer.

	Skatt (mkr)	Avgifter (mkr)
Lastfartyg	345	410
Passagerarfartyg	230	290

Utbetalningar enligt förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart kommer att ske även under år 2002 som en följd av att dessa sker med en viss eftersläpning.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 10 maj 2001

Närvarande: statsministern Persson, ordförande, och statsråden, Thalén, Winberg, Ulvskog, Lindh, von Sydow, Pagrotsky, Östros, Messing, Engqvist, Rosengren, Larsson, Lejon, Lövdén, Ringholm.

Föredragande: Björn Rosengren

Regeringen beslutar proposition 2000/01:127 Sjöfartsstöd