



Sjöfartsstödet inriktning

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet proposition 2012/13:144 Sjöfartsstödet inriktning och två motionsyrkanden från den allmänna motionstiden 2012. I propositionen föreslår regeringen att det nuvarande sjöfartsstödet inriktning ska ändras och att stödet utvidgas till att avse samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området. Regeringen anför som motiv till sitt förslag att andra stater inom EU redan beviljar stöd till fler fartygstyper än vad som är fallet i Sverige. Ett utvidgat stöd skulle gynna den svenska sjöfartsnäringen och erbjuda rederiverksamheten bättre förutsättningar att hävda sig på en växande internationell marknad som präglas av konkurrens. På längre sikt kommer åtgärden också bidra till att trygga arbetstillfällena inom den svenska sjöfartsnäringen.

Utskottet ställer sig bakom regeringens förslag och avstyrker motionsförslagen.

Betänkandet innehåller två särskilda yttranden (S, MP, V, SD).

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	4
Ärendet och dess beredning	4
Propositionens huvudsakliga innehåll	4
Utskottets överväganden	5
Sjöfartsstödets inriktning	5
Bakgrund	5
Särskilda yttranden	9
1. Sjöfartsstödets inriktning (S, MP, V)	9
2. Sjöfartsstödets inriktning (SD)	9
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag	11
Propositionen	11
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012	11

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Sjöfartsstödet inriktning

Riksdagen godkänner regeringens förslag till ändrad inriktning för det nuvarande sjöfartsstödet. Därmed bifaller riksdagen proposition 2012/13:144 och avslår motionerna

2012/13:Sk218 av Tony Wiklander m.fl. (SD) yrkande 1 och
2012/13:T410 av Annelie Enochson (KD) yrkande 2 i denna del.

Stockholm den 4 juni 2013

På trafikutskottets vägnar

Anders Ygeman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Jessica Rosencrantz (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Lars Johansson (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Annelie Enochson (KD), Tony Wiklander (SD) och Siv Holma (V).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet proposition 2012/13:144 Sjöfartsstödet inriktning samt två motionsförslag från allmänna motionstiden 2012. Det har inte väckts några följdmotioner med anledning av propositionen.

I sammanhanget påminns om att utskottet tidigare under våren har behandlat frågor om förutsättningarna för den svenska sjöfarten i betänkande 2012/13:TU12.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att det nuvarande sjöfartsstödet inriktning ändras så att det omfattar 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 den svenska sjöfartsnäringen gentemot omvärlden genom att fler fartyg kan berättigas till sjöfartsstöd i enlighet med EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Riksdagens godkännande av förslaget skulle innebära att regeringen, efter godkännande från Europeiska kommissionen, i förordningsform kan utforma de närmare villkoren för stödet.

Utskottets överväganden

Sjöfartsstödet inriktning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens proposition om ändrad inriktning för det nuvarande sjöfartsstödet och avslår motionsförslag om ett utvidgat sjöfartsstöd. Utskottet pekar på att motionsförslagen blir tillgodosedda genom regeringens förslag.

Jämför särskilda yttrandena 1 (S, MP, V) och 2 (SD).

Bakgrund

Förutsättningar för statligt stöd

För att inte snedvrیدا konkurrensen inom EU är möjligheterna att ge statligt stöd till kommersiell verksamhet kraftigt begränsad för unionens medlemmar. Undantagen för när statligt stöd kan medges framgår av artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget. Det gäller framför allt de fall då marknadskrafterna inte kan tillgodose behov inom vissa regioner eller inom vissa näringsverksamheter. Ett övergripande villkor för statligt stöd är således att handeln på den inre marknaden inte påverkas negativt av de statliga stödåtgärder som bedömts som nödvändiga.

En näring som under vissa villkor kan beviljas stöd är sjöfartsnäringen, för vilken Europeiska kommissionen utarbetat särskilda riktlinjer (2004/C 13/03). Riktlinjerna är övergripande och anger de ramar inom vilka medlemsstaterna själva kan utforma stödåtgärder. Åtgärder måste syfta till att stärka gemenskapens sjöfartsnäring på den globala marknaden och får alltså inte vara utformade så att de snedvrider konkurrensen inom EU.

Det som sjöfartsstödet avser är internationella transporter av passagerare och gods så som dessa definieras av förordningarna (EEG) nr 4055/86 och (EEG) nr 3577/92. För att medlemsstaterna inte ska missbruka möjligheten att bevilja stöd måste ett förhandsgodkännande av kommissionen inhämtas innan någon stödordning fastställs.

Det kan noteras att kommissionen under senare år har godkänt anmälningar av utökningar av stödordningar som har gjorts för att ytterligare fartygstyper har ansetts omfattas av riktlinjernas definition av sjötransport.

Sjöfartsstödet i Sverige

Ett statligt rederistöd infördes för första gången 1996 för en period av fem år som ett led i att konkurrensanpassa sjöfartsnäringen i Sverige. De gällande villkoren för sjöfartsstöd regleras i en särskild förordning (2001:770). En förutsättning enligt förordningen är att stödet tillämpas för utrikeshandeln.

Propositionen

Utflaggning av fartyg

Avsikten med regeringens proposition Sjöfartsstödet inriktning (prop. 2012/13:144) är att underlätta för den svenska sjöfartsnäringen att konkurrera på marknaden för internationella sjöfartstransporter.

Bakgrunden till regeringens initiativ är att den svenska handelsflottan under senare år har minskat kraftigt i omfång. Som exempel anges i propositionen att 196 fartyg beviljades sjöfartsstöd 2010 men att antalet bara två år senare hade minskat till 112 stycken. Den bakomliggande förklaringen är att rederierna, för att kunna hävda sig i den internationella konkurrensen, i stor utsträckning flaggat ut fartygen och i stället valt att utnyttja andra staters fartygsregister med de kostnadsbesparingar som följer av en sådan åtgärd.

Specialfartyg

I det svenska sjöfartsregistret återfinns vissa typer av fartyg som enligt det nuvarande regelverket inte kommer i fråga för sjöfartsstöd men som likväl kan förmodas vara utsatta för internationell konkurrens. Det handlar om fartyg vars huvudsakliga användningsområde inte är gods- eller passagerartransporter utan som är anpassade för särskilda funktioner, exempelvis kabel- och rörlägningsfartyg, kranfartyg eller olika slags forsknings- och mätfartyg.

Regeringen föreslår i propositionen att det nuvarande sjöfartsstödet inriktning ska ändras och att stödet ska utvidgas till att avse samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området. Regeringen anför som motiv till sitt förslag om ett utvidgat sjöfartsstöd att andra stater inom EU redan beviljar stöd till sådana fartyg efter att ha fått kommissionens godkännande för de utökade stödordningarna. Bland de stater som har fått sina utökade stödordningar för specialfartyg godkända nämns Danmark och Nederländerna. De båda staterna har valt olika modeller för tillämpningen av sjöfartsstödet. I Nederländerna nyttjas en alternativ beskattningsmodell i form av tonnageskatt, medan Danmark (i likhet med Sverige) i stället har valt att bevilja rederierna lätnader för lönekostnader för ombordanställd personal.

I allt väsentligt begränsar regeringens nu gällande förordning (2001:770) sjöfartsstödet för svenskt vidkommande till internationell trafik av betydelse för utrikeshandeln. I det gemensamma EU-regelverket anges i förordningarna (EEG) nr 4055/86 och (EEG) nr 3577/92 att sjötransport avser ”transport av passagerare eller gods till sjöss”, men i praktiken har kommissionen i sin tolkning av när stöd kan vara befogat bedömt att detta även kan omfatta sådan verksamhet som bedrivs av specialfartyg.

Som framhålls i propositionen finns det en dubbel avsikt med EU:s övergripande riktlinjer för statligt stöd till sjöfartsnäringen, nämligen att gynna en konkurrenskraftig sjöfartsnäring både inom unionen och på internationell nivå men även att värna och upprätthålla den kompetens och fackkunskap som genom åren har byggts upp på området.

Regeringen menar att de senaste årens utveckling för den svenska handelsflottan med allt färre fartyg riskerar att på sikt undergräva kompetensförsörjningen inom sjöfartsnäringen och därmed Sveriges ställning som sjöfartsnation. Även om det handlar om ett begränsat antal fartyg med små besättningar bedömer regeringen att ett utvidgat stöd skulle vara till stor nytta för de berörda rederierna och göra det möjligt för dem att konkurrera internationellt utan att för den sakens skull behöva flagga ut fartygen.

Motionerna

I motion 2012/13:T410 yrkande 2 efterlyser Annelie Enochson (KD) bl.a. en översyn av sjöfartsstödet utformning. Motionären understryker sjöfartsnäringens betydelse för svensk handel liksom för sysselsättningen i landet. Inom rederinäringen är ca 15 000 personer sysselsatta och många fler inom angränsande näringar som är direkt eller indirekt beroende av sjöfartsnäringen.

Det finns ett betydande värde i att det finns en stor svenskflaggad handelsflotta som kan tillgodose ett transportbehov för exportindustrin och som dessutom underlättar möjligheterna att inom ramen för det internationella samarbetet påverka utformningen av det maritima regelverket, inte minst på sjösäkerhetens område. Utbildningsnivån bland anställda inom den svenska rederinäringen är i internationell jämförelse mycket hög.

Därför ser motionären de risker en utflyttning av svenska rederier skulle medföra i detta avseende och föreslår bl.a. att regeringen reviderar utformningen av sjöfartsstödet och menar att detta ska ingå som en komponent i den svenska maritima strategi som regeringen ska utforma med en övergripande vision för sjöfartsnäringen. Sverige bör i likhet med andra medlemsstater ta vara på de möjligheter som EU:s bestämmelser erbjuder på området så att den svenska sjöfartsnäringen inte missgynnas i ett internationellt hänseende.

I motion 2012/13:Sk218 yrkande 1 efterlyser Tony Wiklander m.fl. (SD) att de nuvarande begränsningarna i sjöfartsstödet enligt förordning (2001:770) tas bort. Som skäl anförs att den begränsning av stödet till trans-

port av gods och passagerare som framgår av förordningen inte tar hänsyn till att en allt större andel av den internationella sjöfarten inriktar sig mot annan verksamhet än transporter. Motionären anger som exempel kabelläggning, konstruktionsarbeten i maritima miljöer samt utforskning av havsbotten. Det handlar om kvalificerad verksamhet som utförs till höga kostnader för bemanning, teknisk utrustning och fartyg.

Villkoren i Sverige missgynnar enligt motionären näringen i jämförelse med de förhållanden som råder i många andra stater, inte minst av skatte-tekniska skäl. En fortsatt utflaggning av fartyg från Sverige riskerar därmed att äventyra arbetstillfällena för en rad yrkesgrupper som är beroende av en svenskflaggad handelsflotta, en handelsflotta som inte enbart begränsar sig till gods- och passagerartrafik.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ser det som angeläget att den svenska sjöfartsnäringen kan hävda sig internationellt även inom de områden som i dag inte utgörs av gods- och passagerartransporter i strikt mening. Ett utvidgat sjöfartsstöd som ger utrymme för fler fartygstyper än nuvarande förordning (2001:770) återspeglar därför bättre dagens förhållanden inom sjöfartsnäringen, en bransch där andra verksamheter än enbart frakt ökar i betydelse. I detta sammanhang kan det t.ex. handla om anläggnings- och konstruktionsarbeten men även om vetenskaplig verksamhet i maritima miljöer. Utskottet noterar också att flertalet remissinstanser har ställt sig positiva till förslagen i regeringens proposition. Även branschorganisationen Sjöfartsforum har i sitt maritima manifest från 2013 gett uttryck för det angelägna i att statsmakterna drar fördel av de möjligheter som EU:s regelverk erbjuder och att det svenska stödet därför inte bör vara mer restriktivt än det som tillämpas inom övriga medlemsstater.

Mot denna bakgrund ställer sig utskottet bakom regeringens initiativ om att utvidga sjöfartsstödet till det som i proposition 2012/13:144 benämns som specialfartyg.

Utskottet förutsätter att regeringen skyndsamt vidtar de åtgärder som föreslås i propositionen för att därigenom bidra till att Sverige även i ett längre perspektiv har en livskraftig sjöfartsnäring och rederiverksamhet. Enligt utskottets mening innebär detta att de motionsförslag som behandlas i det här betänkandet blir väl tillgodosedda.

Med beaktande av det som här sägs tillstyrker utskottet därför proposition 2012/13:144 och avstyrker motionerna 2012/13:T410 (KD) yrkande 2 i denna del och 2012/13:Sk218 (SD) yrkande 1.

Särskilda yttranden

1. Sjöfartsstödet inriktning (S, MP, V)

Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S), Lars Johansson (S), Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V) anför:

Vi välkomnar regeringens förslag i proposition 2012/13:144 om ett utvidgat sjöfartsstöd för branschens aktörer. Det är logiskt att den växande verksamhet som bedrivs av olika slags specialfartyg också kan komma i fråga för stöd. Förändringen underlättar för svenskflaggade fartyg att hävda sig på en alltmer internationaliserad marknad. Den utveckling vi har bevittnat under senare år inger dock oro. År 2010 fanns det nästan 200 handelsfartyg i svenska register, men i slutet av förra året var det bara ett drygt hundratal kvar, vilket är nästan en halvering av antalet. Som en följd av detta har 5 000 arbetstillfällen gått förlorade sedan 2009, och fortsätter denna utveckling äventyras på sikt även möjligheterna för nyutbildade sjöbefäl att få göra sin praktik på svenskflaggade fartyg.

Det är därför enligt vår mening ytterst angeläget att regeringen skyndsamt föreslår ytterligare åtgärder i syfte att stärka den svenska sjöfartsnäringsen. En sådan åtgärd vore att regeringen tar initiativ till en s.k. tonnageskatt, en typ av skatt som f.ö. redan tillämpas inom flertalet av unionens medlemsstater. En annan lämplig åtgärd för att underlätta för branschen är att genomföra Transportstyrelsens förslag om förenkling av regelverket, inte minst när det gäller den administrativa hanteringen av fartygsregister. Ytterligare exempel på konkreta åtgärder är en översyn av de bestämmelser som reglerar villkoren för lotsverksamhet i nationella farvatten liksom kraftfulla satsningar på sjöfartens infrastruktur. Vidare bör bl.a. också en genomtänkt strategi snabbt genomföras för inlandssjöfarten i Sverige.

2. Sjöfartsstödet inriktning (SD)

Tony Wiklander (SD) anför:

Även om jag välkomnar en utvidgning av sjöfartsstödet i sig är regeringens förslag inte tillräckligt för att avhjälpa de svårigheter som den svenska sjöfartsnäringsen brottas med. Jag konstaterar att en omfattande utflaggning av svenska fartyg har ägt rum bara under de senaste åren, en utveckling som är djupt bekymmersam och som redan har fått till följd att ett stort antal sysselsättningstillfällen har gått förlorade. Som stöd för mitt ställningstagande i denna fråga vill jag åberopa vad som har framförts de senaste åren från olika branschorganisationer som är i det närmaste samstämmiga i

sina bedömningar av de svårigheter som rederi- och sjöfartsnäringen befinner sig i. Görs ingenting omedelbart är det sannolikt att ytterligare arbetstillfällen inom sjöfarten kommer att äventyras.

Därför ser jag med oro på den saktfärdighet med vilken regeringen hittills har hanterat frågan om sjöfartsstöd. Jag beklagar att regeringens proposition inte innehåller någon konkret tidsplan för ett genomförande av åtgärderna men jag förutsätter att frågan kommer att hanteras med den skyndsamhet som situationen kräver.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2012/13:144 Sjöfartsstödet inriktning:

Riksdagen godkänner regeringens förslag till ändrad inriktning för det nuvarande sjöfartsstödet (avsnitt 3.3).

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2012

2012/13:Sk218 av Tony Wiklander m.fl. (SD):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att begränsningen av sjöfartsstödet enligt förordningen (2001:770) bör tas bort så att stödet även omfattar det växande segment av sjöfarten som sysslar med annat än transport av gods och passagerare.

2012/13:T410 av Annelie Enochson (KD):

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att verka för ett införande av ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) samt att se över sjöfartsstödet utformning.

I denna del (i betänkandet behandlas den del som rör sjöfartsstödet utformning).