

DEN SVENSKA SJÖFARTSPOLITIKEN

Vår beteckning:

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Uppdraget	3
Förslagen.....	3
1. Inledning	7
2. Den hittillsvarande sjöfartspolitik	8
2.1 1996 års sjöfartspolitiska beslut	8
2.2 1998 års sjöfartspolitiska beslut	9
2.3 Regeringens uttalande i budgetpropositionen för år 2001	10
2.4 Nuvarande rederistöd.....	10
2.5 Nuvarande skatte- och socialavgiftsförhållanden på sjöfartsområdet	11
Skatt på sjöinkomst	11
Socialavgifter.....	12
Betaling av skatter och socialavgifter.....	12
3. Den svenska sjöfartsnäringens omfattning och struktur	14
3.1 Sjöfartsnäringen i korthet	14
3.2 Den svenskkontrollerade handelsflottan.....	14
3.3 Senare års förändringar i det svenska registret.....	16
4. Sjöfartspolitik i EU	21
5. Sjöfartspolitik i några europeiska länder	24
5.1 Danmark.....	24
5.2 Finland	25
5.3 Norge.....	26
5.4 Nederländerna.....	27
5.5 Tyskland.....	28
5.6 Storbritannien.....	29
6. Utvärdering av den svenska sjöfartsnäringens förutsättningar	31
6.1 Tidigare utvärderingar	31
6.2 Sjöfartsverkets senaste utvärdering i november 2000.....	32
7. Konkurrenskraften	35
7.1 Allmänt om konkurrenskraften	35
7.2 Beräknad arbetskraftskostnad under olika register	37
7.3 Kostnadsutvecklingen.....	40
8. Allmänna överväganden om den framtida sjöfartspolitik	43
8.1 Svensk sjöfart i ett internationell perspektiv	43
8.2 Sverige har successivt anpassat sig	44
8.3 Färjenäringens akuta problem	45
8.4 Företagsbeskattningen	47
8.5 Sammanfattande bedömning	48

9. Förslag till nytt stödsystem.....	49
9.1 Utgångspunkter	49
9.2 Olika stödformer	49
9.3 Den tekniska lösningen.....	50
9.4 Fartyg som berättigar till stöd	51
9.5 Stödets storlek.....	51
9.6 Stödets administration	53
9.7 Stödets konsekvenser för statsbudgeten	53
10. Författningsförslagen.....	55
1. Författningstext.....	56
1.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd	56
1.2 Förslag till förordning om rederistöd	56
1.3 Förordning om ändring i förordningen (1989:10) med instruktion för Rederinämnden	59
1.4 Förslag till förordning om ändring i sekretessförordningen (1980:657)	60

Sammanfattning

Uppdraget

En interdepartemental arbetsgrupp med företrädare för Närings-, Finans- och Socialdepartementen tillsattes våren 2000 för att förbereda ett nytt sjöfartspolitiskt beslut i och med att det nuvarande beslutet löper ut vid utgången av år 2001.

Under våren 2000 beslutade det danska folketinget att utvidga det danska internationella skeppsregistret (DIS) tillämpningsområde så att även färjor i trafik mellan danska och utländska hamnar numera kan registreras i DIS och därmed uppnå väsentliga kostnadsfördelar. Detta beslut påverkar starkt den svenska färjenärings konkurrenssituation och har medfört att gruppen fått i uppdrag att behandla färjenärings situation med förtur.

Arbetsgruppen har genom regeringens uttalande i budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/2001:1) fått en delvis ny och mer preciserad inriktning.

I propositionen sägs att ”regeringen anser det viktigt att slå vakt om den svenska sjöfartsnärings och att skapa ett positivt klimat för denna näring, detta gäller inte minst färjesjöfarten. Målsättningen är att ge den svenska sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor. Det samlade stödet bör därför utökas till att omfatta även färjenärings. Regeringen avser att göra detta inom ramen för den totala översynen av lastsjöfartens och färjenärings villkor, som nyligen påbörjats.”

I propositionen sägs vidare att ”arbetet kommer att särskilt inriktas på införandet av ett s.k. nettostöd. Alternativet är ett bruttostöd. Frågan kräver dock ytterligare beredning och regeringens avsikt är att lägga förslag om ett nytt stödsystem som kan träda i kraft den 1 januari 2002.”

Förslagen

Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjöfartsnärings, som är ett undantag från de konkurrensregler som gäller inom EU, medger stöd i en rad olika former. Alla stödåtgärder skall anmälas till kommissionen för en bedömning om de ryms inom riktlinjernas ram. Totalt får stödet till ett lands sjöfartsnärings inte överskrida vad som

motsvarar summan av skatter och sociala avgifter för de ombordanställda och rederiföretagen.

Från praktiska utgångspunkter förordar gruppen ett system liknande det som tillämpas i Nederländerna. Här bör noteras att stödsystemet i Nederländerna skiljer sig åt när det gäller sjöfolk bosatta inom resp. utanför EES. Vi har övervägt om en liknande uppdelning skulle vara ändamålsenlig för svenska förhållanden, dvs. att ha en faktisk nettolön för tillfälligt anställd personal bosatta utanför EES (TAP-anställda) och en bruttolön med stöd till arbetsgivaren motsvarande den skatt och de socialavgifter som belöper på sjöinkomsten för det svenska sjöfolket. Något egentligt skäl att ha två olika system ser inte gruppen, förutsatt att det inte påverkar stödets omfattning och effektivitet.

Rent tekniskt föreslås stödgivningen ske på det sätt som sedan något år tillämpas för anställningsstödet, dvs. i form av kreditering på arbetsgivarens skattekonto varje månad i anslutning till tidpunkten för skattebetalningen. Den nuvarande ordningen med statligt bidrag till svensk sjöfart behöver anpassas till den nya lösningen. En ny förordning om rederistöd föreslås.

Enligt regeringens uttalande i budgetpropositionen skall stödet omfatta både lastfartyg och färjor. Detta vidgar kretsen av stödberättigade fartyg från dagens ca 200 lastfartyg med ca 4000 årsanställda till att även omfatta ett 20-tal svenskflaggade färjor i utrikestrafik med ca 3100 årsanställda.

Som kriterier för vilka fartyg som skall omfattas av stödet bör enligt gruppen ligga de mål för sjöfartspolitikerna som riksdagen tidigare lagt fast.

Stödet bör avse samtliga ombordanställda, som enligt gällande regler klassas som sjömän, för både lastfartyg och färjor.

Vi har övervägt om färjor som fortfarande kan använda den skattefria försäljningen helt eller delvis skall hållas utanför stödordningen men funnit att detta sannolikt skapar nya gränsdragnings- och konkurrensproblem. Genom beslutade förändringar av införselreglerna får den skattefria försäljningen också allt mindre betydelse för färjenäringsen.

Enligt den bedömning som vi redovisar bör Sverige nu i praktiken genomföra en nettomodell, dvs. ge rederierna ett stöd motsvarande skatt och socialavgifter som belöper på sjöinkomst för ombordanställda både i

lastfartyg och färjor. Detta innebär att stödet för lastfartygen beräknas öka från dagens 525 mkr till ca 755 mkr genom att stödet för socialavgifterna ökar från i genomsnitt 58 000 kronor till ca 100 000 kronor per helårsanställd. Det bedömer vi i huvudsak ge de svenskflaggade lastfartygen likvärdiga konkurrensvillkor med fartyg i andra europeiska nationers fartygsregister.

En nettomodell blir också en bekräftelse på den långsiktighet i den statliga sjöfartspolitiken som efterlysts från näringsens sida. En nettomodell med den inriktning som arbetsgruppen förordar lägger ett tak för de statliga stödinsatserna 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.

Vårt huvudalternativ är full kompensation för skatt och socialavgifter i enlighet med gällande statsstödsregler för samtliga stödberättigande fartyg.

Med hänsyn till de särskilda förhållanden som för närvarande råder inom den nordeuropeiska färjetrafiken vad gäller bemanningens nationalitet, hemvist och konkurrenssituationen i övrigt redovisar vi även ett alternativ där kompensationen för de sociala avgifterna begränsas till 70% för färjorna. Detta innebär att stödnivån för färjorna minskar från 520 mkr med 90 mkr till 430 mkr.

Färjorna ligger idag utanför den statliga sjöfartspolitiken och konkurrensläget har försämrats med hänsyn till redan genomförda förändringar i Tyskland och av det danska DIS-registret.

Riksdagens trafikutskott har också i sitt betänkande (2000/01:TU1) med anledning av regeringens uttalande om sjöfartspolitiken i budgetpropositionen för år 2001 och motioner som väckts med anledning av härav, ansett att den 1 januari 2002 kan visa sig vara en för sen tidpunkt för ett nytt stöd till färjesjöfarten. En bred majoritet av utskottets ledamöter har ansett att åtgärder behöver genomföras redan under år 2001 för att stärka konkurrenskraften och motverka utflaggning. Utskottet anser därför att regeringen snarast möjligt skall återkomma till riksdagen med förslag om hur åtgärderna under år 2001 skall utformas.

De båda alternativen, stöd motsvarande skatt och socialavgifter fullt ut för alla fartyg som berättigar till stöd resp. samma stöd som i det första alternativet för lastfartygen och stöd motsvarande skatt och 70 % av socialavgifterna för färjorna ger följande sammanställning.

	Skatt (mkr)	100% avgifter (mkr)	70%
Lastfartyg	345	410	
Färjor	230	290	200

Med nuvarande bidragsförordning uppgår det beräknade rederistödet för innevarande år till ca 525 mkr. För år 2001 beräknas det av Rederinämden enligt nuvarande regler uppgå till ca 512 mkr.

År 2002, det första året med den nya stödmodellen, kan stödet utifrån dagens svenskflaggade handelsflotta beräknas till ca 755 mkr för lastfartygen. För färjetrafiken blir stödet ca 520 mkr med full kompensation för socialavgifterna och ca 430 mkr med 70% kompensation.

I det fall det nuvarande systemet avslutas vid utgången år 2001 beräknas utgifterna under samma år till 512 mkr att jämföra med ett i budgetpropositionen föreslaget anslag för detta år om 405 mkr. För budgetåret 2002 beräknas 315 mkr behöva utbetalas avseende stöd för kvalifikationsåret 2001 parallellt med att den nya stödordningen börjar verka, vilket per helår kan beräkna motsvara ett inkomstbortfall om 1275 mkr.

Med hänvisning till Trafikutskottets betänkande har vi även gjort beräkningar av de budgetmässiga konsekvenserna vid en tidigareläggning av den föreslagna ordningen till den 1 juli 2001. Förutom det föreslagna anslaget om 405 mkr behöver ca 50 mkr tillföras anslaget under år 2001 och 115 mkr för 2002 avseende kvalifikationsåret 2001. Den nya ordningen kommer att gälla andra halvåret 2001 och kan beräknas motsvara ett inkomstbortfall om ca 640 mkr.

1. Inledning

En interdepartemental arbetsgrupp med företrädare för Närings-, Finans- och Socialdepartementen tillsattes våren 2000 för att förbereda ett nytt sjöfartspolitiskt beslut i och med att det nuvarande beslutet löper ut vid utgången av år 2001.

Under våren 2000 beslutade det danska folketinget att utvidga DIS-registrets tillämpningsområde så att även färjor i trafik mellan danska och utländska hamnar skall kunna registreras i DIS och därmed uppnå väsentliga kostnadsfördelar. Detta beslut påverkar starkt den svenska färjenärings konkurrenssituation och har medfört att gruppen fått i uppdrag att behandla färjenärings situation med förtur. I denna del har arbetsgruppen i augusti 2000 underhand överlämnat ett underlag till regeringen.

Arbetsgruppen har genom regeringens uttalande i budgetpropositionen för 2001 (prop. 2000/2001:1) fått en delvis ny inriktning.

I propositionen sägs att ”regeringen anser det viktigt att slå vakt om den svenska sjöfartsnärings och att skapa ett positivt klimat för denna näring, detta gäller inte minst färjesjöfarten. Målsättningen är att ge den svenska sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor. Det samlade stödet bör därför utökas till att omfatta även färjenärings. Regeringen avser att göra detta inom ramen för den totala översynen av lastsjöfartens och färjenärings villkor, som nyligen påbörjats.

I propositionen sägs vidare att ”arbetet kommer att särskilt inriktas på införandet av ett s.k. nettostöd. Alternativet är ett bruttostöd. Frågan kräver dock ytterligare beredning och regeringens avsikt är att lägga förslag om ett nytt stödsystem som kan träda i kraft den 1 januari 2002.”

Mot denna bakgrund har gruppens arbete inriktats på att utarbeta ett konkret förslag till nytt stödsystem som uppfyller kravet på likvärdiga konkurrensvillkor.

2. Den hittillsvarande sjöfartspolitik

2.1 1996 års sjöfartspolitiska beslut

Riksdagen har som mål för en näringspolitiskt inriktad sjöfartspolitik beslutat att den svenska handelssjöfarten skall tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Staten bör på olika sätt ta tillvara sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen.

Med hänsyn till den internationellt rådande sjöfartspolitiska situationen och de olika former av statsstöd som tillämpas i våra konkurrentländer beslutade riksdagen 1996 (prop. 1996/97:1) om en långsiktigt inriktad konkurrensanpassning för den svenska rederinäringen genom ett statligt rederistöd om 400 milj. kr. per år under en femårsperiod. Stödet avsåg den del av handelsflottan som enbart fraktade gods. Regeringen angav samtidigt att strävan är att det svenska bidraget till handelssjöfarten stegvis skall ersättas med gemensamma och likartade regler för statsstöd och andra villkor, som kan komma att gälla inom EU.

Olika former av rederistöd hade dessförinnan förekommit sedan början av 1980-talet.

För att kontinuerligt följa den sjöfartspolitiska utvecklingen och den svenska sjöfartsnäringens konkurrenssituation angavs i beslutet att årliga utvärderingar skulle genomföras. Regeringen uppdrog åt Sjöfartsverket att genomföra dessa utvärderingar och verket har sedan 1997 lämnat årliga rapporter om situationen till regeringen.

Den tid som gått sedan riksdagens sjöfartspolitiska beslut 1996 har varit fylld av sjöfartspolitiska aktiviteter.

Våren 1997 beslutade Europeiska kommissionen om de nya riktlinjerna för statsstöd till sjöfartsnäringen. Samtidigt tillkallade regeringen en särskild utredare för att utreda sjöfartens struktur- och kapital situation. Utredaren gavs i uppdrag att med förtur analysera den svenska handelsflottans konkurrenssituation. Resultatet redovisades i november 1997 i betänkandet (SOU 1997:171). I mars 1998 lämnade utredaren sitt andra betänkande (SOU 1998:49), som behandlade konsekvenserna av att den skattefria försäljningen upphör i färjetrafik mellan EU-länder den 1 juli 1999.

Utredarens slutbetänkande (SOU 1998:129) ”Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter” redovisades i oktober 1998.

2.2 1998 års sjöfartspolitiska beslut

Under intryck av den snabba internationella utvecklingen på sjöfartsområdet påbörjade parterna på sjöarbetsmarknaden en diskussion om åtgärder för att stärka den svenska handelsflottans konkurrensförmåga. Detta ledde under hösten 1997 fram till principöverenskommelser mellan Sveriges Redareförening och de sjöfackliga organisationerna. Dessa principöverenskommelser har sedermera kompletterats med ramavtal för att skapa förutsättningar för att ha tillfälligt anställd personal ombord på svenskflaggade fartyg.

Regeringen tog hösten 1998 initiativ till nya överläggningar i syfte att få till stånd en överenskommelse för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförmåga. En uppgörelse nåddes, som godkändes av riksdagen (prop. 1998/99:1). Riksdagsbeslutet innebär att rederistödet från år 1999 förstärkts. Stödet omfattar bidrag för inbetald skatt på sjöinkomst och 58 000 kronor per helårsanställd sjöman för att reducera redarens kostnader för de anställdas sociala skydd. Samtidigt påbörjades tillämpningen av de tidigare framförhandlade TAP-avtalen.

De ovan nämnda åtgärderna omfattar endast lastsjöfarten och inte färjenäringen.

Det utökade rederistödet skulle gälla under återstoden av den femårsperiod som fastlagts i beslutet 1996, dvs. till och med utgången av 2001. Inför det kommande nya sjöfartspolitiska beslutet skulle en utvärdering av stödet genomföras.

Sjöfartsverket har i samarbete med Rederinämnden genomfört årliga utvärderingar av rederistödet och den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Inför ett nytt sjöfartspolitiskt beslut under 2001 har verket genomfört en mer omfattande utvärdering som redovisats i form en slutrapport och ett tiotal delrapporter.

Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO) har tidigare publicerat en samhällsekonomiskt inriktad utvärdering av sjöfartspolitiken i rapporten (Ds 1999:47) Att reda sig själv – en ESO-rapport om rederier och subventioner.

2.3 Regeringens uttalande i budgetpropositionen för år 2001

Genom det danska beslutet våren 2000 att öppna DIS-registret för färjor i trafik mellan danska och utländska hamnar med utvidgade fartområden har den svenska färjenärings konkurrenssituation hamnat i fokus. Detta tillsammans med att den nuvarande sjöfartspolitikens löper ut 2001 har föranlett regeringen att i budgetpropositionen för 2001 ta upp sjöfartspolitik till behandling.

Regeringen uttalar i propositionen att man anser det viktigt att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att skapa ett positivt klimat för denna näring, vilket inte minst gäller färjesjöfarten. Målsättningen är att ge den svenska sjöfarten likvärdiga konkurrensvillkor. Det samlade stödet bör utökas till att även omfatta färjenärings. Regeringen avser att göra detta inom ramen för den totala översynen av lastsjöfartens och färjenärings villkor som nyligen påbörjats. Regeringens avsikt är att lägga förslag om ett nytt stödsystem som kan träda ikraft den 1 januari 2002.

2.4 Nuvarande rederistöd

Rederistödet utgår idag i form av ett bidrag som redovisas över statsbudgeten under anslaget Bidrag till sjöfarten. Bidraget för de fartyg som berättigar till stöd motsvarar den preliminära skatt som arbetsgivaren gjort avdrag för på de anställdas löner och 58 000 kronor per helårsanställd för de sociala kostnaderna.

Stödet regleras i förordningen (1996:1559) om statligt stöd till svensk sjöfart och administreras av Rederinämnden.

I förordningen definieras de fartyg som berättigar till bidrag. I 2 § förordningen sägs att ”bidrag för inbetald skatt och kostnader för sociala avgifter skall, om inte annat följer av 7 §, lämnas efter ansökan till svenska fysiska eller juridiska personer eller till svenska partredare som har eller haft sjömän anställda för arbete ombord på svenska handelsfartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten.”

I 3 § sägs vidare att ”bidrag till den som har eller haft sjömän anställda för arbete ombord på handelsfartyg som även får föra passagerare skall lämnas endast för den del av besättningen som ingår i minimibesättningen.

Bidrag skall inte lämnas när det är fråga om passagerarfartyg eller oljeplattformar. Med passagerarfartyg avses i förordningen fartyg som transporterar även andra passagerare än chaufförer till lastbilar som transporteras med fartyget.”

Om det finns skäl till det får Rederinnämnden under särskilt angivna förutsättningar avvika från de krav som ställs i 2 och 3 §§.

Rederistödet omfattar alltså lastfartyg i utrikestrafik. Färjor som ombesörjer transporter av både gods och personer är i normalfallet inte bidragsberättigade.

Totalt beräknas stödet uppgå till ca 525 miljoner kronor under år 2000 efter den senaste höjningen av den del av stödet som avser de sociala avgifterna. Sammanlagt finns ca 200 stödberättigade fartyg med runt 4000 årsanställda sjömän.

2.5 Nuvarande skatte- och socialavgiftsförhållanden på sjöfartsområdet

Skatt på sjöinkomst

Fram till 1998 tillämpades en särskild sjömansskatt, som togs ut i form av en definitiv källskatt. Skatten var beroende av i vilken fart sjömannen var sysselsatt, antingen s.k. närfart eller fjärrfart. Fjärrfart motiverade ett lägre skatteuttag än om fartyget gick i närfart. Sjömansskatten var generellt sett lägre än den vanliga inkomstskatten.

Fr.o.m. 1998 är sjömansskatten borttagen och en sjöman deklarerar och betalar skatt på samma sätt som andra arbetstagare. För sjöman gäller dock fortfarande vissa särskilda regler. Till skillnad mot andra arbetstagare får den som har sjöinkomst ett särskilt sjöinkomstavgift. Med sjöinkomst avses lön, förmåner, drickspengar och annan ersättning till en sjöman, som är anställd i redarens tjänst på ett svenskt handelsfartyg. För att inkomsten skall behandlas som sjöinkomst krävs att fartyget huvudsakligen används i fjärrfart eller närfart och att det har en bruttodräktighet på minst 100. Under dessa förutsättningar medges alltså sjömannen ett sjöinkomstavgift. Storleken på sjöinkomstavgiften beror på antalet dagar som sjömannen har sjöinkomst under året och det fartområde – närfart eller fjärrfart – som fartyget används i. För den som har sjöinkomst hela året får avgiften göras med 36 000 kr vid anställning på fartyg som huvudsakligen går i fjärrfart

och med 35 000 kr vid anställning på fartyg som går i närfart. Sjöinkomstavdraget görs från den taxerade förvärvsinkomsten.

Den som har sjöinkomst får också en skattereduktion. Skattereduktionen är 14 000 kr vid anställning på fartyg som huvudsakligen går i fjärrfart och 9 000 kr vid anställning på fartyg som går i närfart. Beloppen gäller för de som har sjöinkomst hela året.

Om en sjöman som arbetar ombord på ett svenskflaggat fartyg inte är bosatt i Sverige betalar han en särskild statlig inkomstskatt för utomlands bosatta personer. Skattesatsen för den särskilda skatten för utomlands bosatta personer är normalt 25 % men för sjömän är skattesatsen 15 %, vilket syftar till att avspegla den lägre inkomstskatt som sjöinkomstavdrag och skattereduktion innebär för sjömän bosatta i Sverige.

Om en sjöman som är bosatt i Sverige arbetar ombord på ett utlandsflaggat fartyg blir det oftast aktuellt att tillämpa skatteavtal som Sverige har med flaggstaten. Detta för att undvika att sjömannens inkomst dubbelbeskattas. Inkomstskatten för arbete på utlandsflaggade fartyg behandlas inte närmare i detta sammanhang.

Socialavgifter

Arbetsgivare som sysselsätter sjömän betalar från och den 1 januari 2001 socialavgifter i form av arbetsgivaravgifter efter samma procentsatser som andra arbetsgivare. För 2000 uppgår arbetsgivaravgifterna tillsammans med den allmänna löneavgiften till 31,88 % av lönesumman.

Arbetsgivaravgifter betalas på ersättningar till sjömän som omfattas av den svenska arbetsbaserade socialförsäkringen enligt socialförsäkringslagen (1999:799), som träder i kraft den 1 januari 2001. En sjöman omfattas normalt av den svenska arbetsbaserade socialförsäkringen om han arbetar ombord på ett svenskt fartyg. Vilken nationalitet sjömannen har eller var han är bosatt saknar i princip betydelse i detta sammanhang.

Betalning av skatter och socialavgifter

Skattemyndigheterna har upprättat ett skattekonto för varje fysisk och juridisk person som är skyldig att betala skatt enligt bestämmelserna i skattebetalningslagen (1997:483). På skattekontona debiteras varje skattefordran och krediteras varje skatteinbetalning. Detsamma gäller i

fråga om avgifterna. Ett skattekonto speglar kontohavarens aktuella ekonomiska ställning i förhållande till skattemyndigheten.

Arbetsgivare som är skyldiga att göra skatteavdrag och betala arbetsgivaravgifter skall varje månad redovisa dessa belopp i en skattedeklaration. I samma deklaration skall också mervärdesskatten redovisas.

De skatter och avgifter som redovisats i en skattedeklaration debiteras deklarerans skattekonto. Redovisade belopp skall ha betalats senast vid den tidpunkt då deklARATIONEN skall vara inlämnad. Arbetsgivare skall normalt betala gjorda skatteavdrag och arbetsgivaravgifter senast den 12 i månaden efter den månad under vilken lönerna har betalats till de anställda.

3. Den svenska sjöfartsnäringens omfattning och struktur

3.1 Sjöfartsnäringen i korthet

Svensk sjöfart är inte enbart svenskflaggade fartyg, även om dessa är det mest uppenbara uttrycket för den svenska sjöfartsnäringen. Sjöfartssektorn är den del av svenskt näringsliv och förvaltning som är sysselsatt med sjöfart och sjöfartens behov av olika stöd- servicetjänster. Det handlar om hamn- och stuveritjänster, farledsservice, lotsning, isbrytning, försörjning med olika förnödenheter, varvstjänster, kapitalförsörjning, försäkringar, mäklari, liksom utbildning, forskning och utveckling inom sjöfartsområdet.

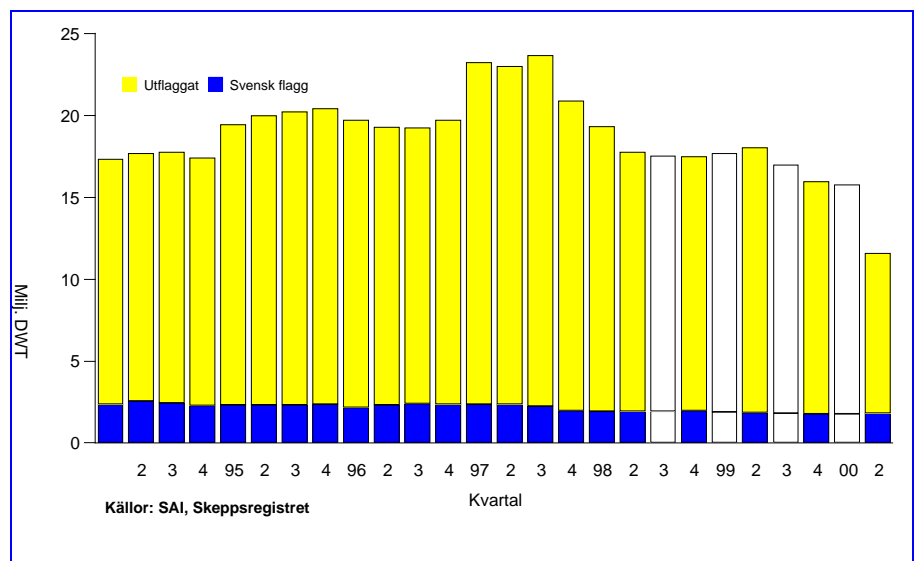
Drygt 500 företag med tillsammans ca 30 000 anställda och en omsättning på 40-45 miljarder kronor beräknas vara verksamma inom rederier, agenturer, hamnar, varv och underleverantörsföretag, d.v.s. det man traditionellt räknar till sjöfartsnäringen. Enligt en nyligen gjord studie beräknas ca 150 000 personer vara direkt eller indirekt sysselsatta inom sjöfartsnäringen eller med att förse sjöfartsnäringen med varor och tjänster, bl.a. transportföretag, petroleumindustrin, verkstadsindustrin etc.

Kännetecknande för den svenska sjöfartsnäringen är att den totalt sett är av begränsad omfattning, men med många och nära beroenden till andra verksamheter och därmed också känslig för även små störningar. Den arbetar i en av de mest internationella och hårt konkurrensutsatta näringar som finns.

3.2 Den svenskkontrollerade handelsflottan

Svenska rederier bedriver verksamhet med egna svenskregistrerade fartyg, inhyrda svenska eller utlandsregistrerade fartyg eller utlandsregistrerade fartyg som ägs av utländska dotterbolag till svenska rederier. Den svenskkontrollerade handelsflottan kan alltså delas in i två delar, svenskflaggad resp. utlandsflaggad.

Den svenskflaggade flottans omfattning i bruttodräktighet för fartyg större än 300 under de senaste åren framgår av figuren nedan. Den svenskkontrollerade utlandsflaggade flottan är svår att exakt ange i antal och storlek. Sveriges Redareförening redovisar de uppgifter över dessa fartyg som använts i figuren.



Figur 1: Den svenskkontrollerade flottans utveckling, 1994-2000

Den svenskkontrollerade flottan omfattar 574 fartyg med en bruttodräktighet över 300, varav 229 fartyg i det svenska skeppsregistret och 345 fartyg i andra register. Mätt i dödviktston mäter den svenskkontrollerade flottan 11,6 miljoner, varav den svenskregistrerade delen av flottan 1,8 miljoner.

Samtliga fartyg ägs inte av rederierna, utan ca 200 fartyg om sammanlagt 490 000 dwt är inhyrda fartyg, varav 140 fartyg med utländsk flagg.

Tank- och torrlastfartyg utgör den dominerande andelen av den svenskregistrerade och i ännu högre grad den svenskkontrollerade handelsflottan. Till kategorin tankfartyg hör råoljetankers, tankfartyg som transporterar oljeprodukter och/eller flytande kemikalier. Till kategorin torrlastfartyg räknas torrbulk-, styckegods-, container-, kyl- och ro-ro-fartyg.

Sedan 1995 har den svenskkontrollerade tankflottan (inklusive kombinationstonnage) minskat från 15,1 miljoner dödviktston till 7,7 miljoner dödviktston, vilket innebär i det närmaste en halvering av flottan.

Torrlastflottan (inkl. ro-ro) har minskat från 4,9 miljoner dödviktston till 3,6 miljoner dödviktston.

Passagerarflottans kapacitet räknat i bruttotonnage har sjunkit från 1,3 miljoner till 0,9 miljoner.

3.3 Senare års förändringar i det svenska registret

Det finns flera, sett från konkurrenssynpunkt, viktiga förhållanden som påverkar valet av register:

- Ett nationellt register kan förknippas med tradition och kvalitet sedan lång tid och ge fartyg i registret en marknadsfördel. Idag har också flera av de internationella registren ett gott renommé.
- Kostnader för arbetskraft, fackliga förhållanden, lagar, avtal och andra regelverk som påverkar kostnadsläget.
- Rekrytering av arbetskraft och utbildningsfrågor som påverkar den långsiktiga konkurrenskraften.
- Rederiets egna traditioner, policy, erfarenheter och kunskap.

Minskningen av antalet fartyg i det svenska registret startade med de större fartygen där kostnadsnackdelen var störst. I takt med att rederierna fick erfarenheter fortsatte utflaggningen av dessa fartyg.

Trots betydande kostnadsnackdel har emellertid mindre fartyg som seglar i Europatrader stannat kvar i det svenska registret. Med Sveriges deltagande i EU och harmoniseringen av stödformerna inom EU försvinner successivt de olika fördelar som svenskt register trots allt representerat för de svenska rederierna och kostnadsnackdelen blir allt betydelsefullare för valet av flagg.

Den viktigaste anledningen för att vårda ett nationellt register från konkurrenssynpunkt, för svensk del och för övriga stater inom EU, är att ta till vara sjöfartens betydelse som näring och för sysselsättningen i vid mening. Utbildning och rekrytering kan ge förutsättningar av stor betydelse för en sådan positiv utveckling. För svensk del har även tillkommit beredskapsaspekten. De svenska rederierna kan visserligen, via annan EU-flagg och på den öppna internationella marknaden rekrytera sin arbetskraft även i fortsättningen, men med allt färre svenskar i näringen är den långsiktiga konkurrenskraften och möjligheterna att förse nationella intressen med sjöfartskompetens hotad. Samma hot gäller för varje enskilt land inom EU liksom för hela Europa.

Huvudskälet till att fartygen förs in eller ut ur registret är ägarförändringar. Under åren 1989-1996 har 177 fartyg (med ett bruttotonnage större än 300) antingen köpts eller sålts till utlandet. Ren in- och utflaggning, dvs. när fartyget förs in respektive ut ur det svenska registret, utan förändring av ägarkontrollen, förekom under samma period i 85-90 fall.

Osäkerheter kring ägarkontrollen av fartyg hänger ihop med svårigheterna att avgöra om de utländska bolag som köpt respektive sålt fartygen har svenska ägarintressen. Förseningar i registreringarna av köp och försäljningar gör det också svårt att exakt ange vad som är köp och försäljning av fartyg och vad som är ren in- respektive utflaggning.

Generellt sett är alla flaggförändringar, oavsett om de har skett i samband med köp eller inte, resultat av ett medvetet övervägande från rederiets sida, där för- och nackdelarna med svensk flagg har vägts mot för- och nackdelarna med att registrera fartyget under annan flagg.

Svenska rederier beslutade under perioden 1989-1996 att registrera in 139 fartyg (med ett bruttotonnage större än 300) i det svenska fartygsregistret, varav 99 i samband med köp av nya eller begagnade fartyg.

Under samma period valde svenska rederier att överföra 47 fartyg från det svenska registret till utländska register. Övriga överföringar (78 fartyg) beslutades av utländska rederier i samband med köp av svenska fartyg.

Antalet inflaggningar var störst 1989, då rederistödet i sin nuvarande form infördes. Antalet inregistreringar sjönk därefter till 1994, med undantag för hösten 1993, då beslut togs om att förlänga stödet. Under 1995 och 1996 ökade åter inflaggningarna.

Under 1997 inregistrerades 9 och avregistrerades 30 fartyg i det svenska skeppsregistret. Det kan jämföras med situationen 1995 och 1996 då 24 respektive 18 lastfartyg inregistrerades samtidigt som 9 respektive 10 lastfartyg avfördes från registret. Nettotillväxten i den svenskflaggade flottan 1995 och 1996 med 15 respektive 8 fartyg förbyttes med andra ord i en nettominusning med 21 fartyg under 1997, vilket innebar att antalet fartyg (med ett bruttotonnage större än 300) i det svenska registret uppgick till 242 om sammanlagt 2,0 miljoner dwt.

Merparten av denna nettominusning bestod i en ren utflaggning av fartyg, utan samband med några reella ägarförändringar. Under de senaste åren har

inflaggningen av fartyg minskat kraftigt, samtidigt som utflaggningen har ökat. Under 1997 var det framförallt mindre fartyg som svarade för merparten av utflaggningarna. En stor del av dessa utgjordes av torrlastfartyg. Totalt tio fartyg överfördes till det norska internationella registret och ett fartyg till det nederländska registret.

Såväl det inhemska som utlandsflaggade svenskkontrollerade tonnaget minskade under 1998. Antalet handelsfartyg (med ett bruttotonnage större än 300) i det svenska skeppsregistret uppgick vid utgången av 1998 till 222 fartyg om sammanlagt 1,9 miljoner dwt. Det kan jämföras med den svenskkontrollerade utlandsregistrerade flottan som uppgick till 333 fartyg om sammanlagt 15,4 miljoner dwt.

Under 1998 inregistrerades i det svenska skeppsregistret 10 lastfartyg om sammanlagt 131 000 dwt och avregistrerades 20 lastfartyg om sammanlagt 169 000 dwt. Det kan jämföras med situationen 1997 då 9 fartyg inregistrerades och 30 fartyg avregistrerades från registret.

Nettominskningen i den svenskflaggade flottan 1998 stannade med andra ord vid 10 fartyg, att jämföras med 21 fartyg under 1997.

Mindre än 20 % av tonnaget avregistrerades i samband med försäljning av fartyg, medan drygt 80 % avregistrerades utan något samband med förändringar i kontrollen av fartygen. Inregistreringarna grundades på förvärv av nytt eller begagnat tonnage och inte på omflaggning av kontrollerade fartyg.

Inregistreringarna har med undantag för en stor passagerarfärja gällt tank- och ro-ro-fartyg i storleken 5-30 000 dwt. Avregistreringarna har huvudsakligen gällt fartyg mellan 1 000 och 10 000 dwt (7 torrlastfartyg, 6 tankfartyg, 5 ro-ro-fartyg) samt 2 passagerarfartyg. Det största lastfartyget var på 55 000 dwt.

Totalt 10 fartyg överfördes till norska, danska eller holländska internationella register. Idag kontrollerar svenska rederier ett 60-tal fartyg som är registrerade i dessa register.

Då antalet sålda fartyg under 1998 var större än antalet köpta fartyg bidrog det till en nettominskning av den svenskregistrerade flottan.

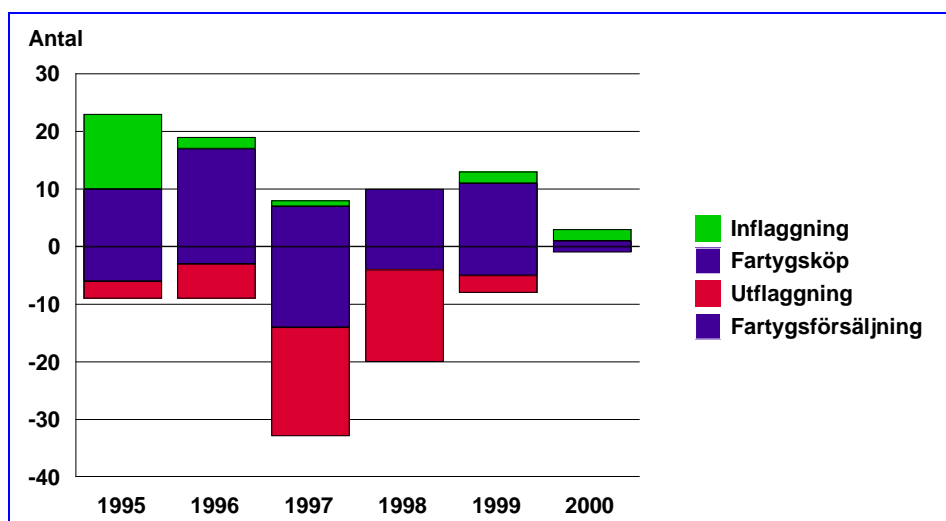
Antalet fartyg beställda av svenska rederier uppgick vid utgången av 1998 till 59 last- och passagerarfartyg om sammanlagt 2,3 miljoner dwt, varav

22 råolja- och produkttankers om sammanlagt 2 miljoner dwt. Av samtliga beställda fartyg skall hälften levereras i år. Värdet av de beställda fartygen beräknas till 17 miljarder kronor.

Av det totala antalet beställda fartyg kommer ett 30-tal att operera inom marknadsområden där det idag förekommer svenskregistrerade fartyg, vilket innebär att det svenska skeppsregistret kan komma att tillföras ett 15-tal fartyg i år.

Totalt sett har det skett små nettoförändringar i den svenskregistrerade flottan under de senaste fem åren. Köp av fartyg är det främsta skälet till förändringar i det svenska skeppsregistret. Överföring av fartyg från det svenska registret till utländska register, utan reella ägarförändringar, var under perioden den näst vanligaste orsaken.

I den svenskkontrollerade flottan har stora förändringar skett. Under de senaste två åren har den i det närmaste halverats i samband med försäljning av svenska tankrederier till utländska ägarintressen.



Figur 2: In- och utflaggade resp. köpta och sålda fartyg 1995-2000

Tabell 1: Antal in- och avregistrerade fartyg med bruttodräktighet över 300 1989-2000

ANTAL IN- OCH AVREGISTRERADE FARTYG 1989-2000				
År	Inregistrerade	Avregistrerade	Nettoförändringar	Totalt antal
1989	32	18	14	258
1990	19	16	3	261
1991	18	6	12	273
1992	9	17	-8	265
1993	13	33	-20	245
1994	6	16	-10	235
1995	23	9	14	249
1996	19	9	10	259
1997	8	33	-25	234
1998	10	20	-10	224
1999	13	8	5	229

Källa: Sjöfartens Analys Institut/Rederinämnden/Skeppsregistret

4. Sjöfartspolitiken i EU

De senaste decennierna har handelsflottorna inom EU varit utsatta för en allt hårdare konkurrens från tredjelands flottor och bekvämlighetsflaggor som opererat med betydligt lägre kostnader. Från 1970 till mitten av 1990-talet minskade tonnaget under EU:s flaggor från 32 % till 14 %. Denna utflaggning ledde till en minskning av arbetstillfällena för gemenskapens sjöfolk med 51%. Den tidigare sjöfartspolitiken inom EU hade inte kunnat stoppa denna utveckling.

Förutom lägre bemanningskostnader genom låga löner, inga eller obetydliga löneskatter och sociala avgifter samt negligierbar företagsskatt i sådana flaggländer som tillåter bekvämlighetsregister utnyttjar dessa fartyg lägre säkerhets- och miljökrav som ett ytterligare konkurrensmedel. För att motverka en fortsatt utflaggning till sådana register, med åtföljande allt sämre säkerhets- och miljöstandard på fartygen liksom allt mer pressade förhållanden för de ombordanställda, har inom EU olika sätt att värna medlemstaternas handelsflottor övervägts.

Det är mot ovanstående bakgrund som EU-kommissionen i maj 1997 fastställde nya riktlinjer för statligt stöd till sjöfartsnäringen. Riktlinjerna innebär jämfört med de som tidigare gällt betydligt utökade möjligheter till stöd och stödformerna är fler och flexibla.

Som huvudregel gäller att statsstöd endast får ges till fartyg som är registrerat i ett medlemslands skeppsregister. I särskilda fall kan dock statsstöd ges till fartyg registrerade i vissa andra särskilt uppräknade register, förutsatt att ett sådant register direkt bidrar till de mål som angivits för gemenskapens sjöfartspolitik. Härutöver kan flaggneutrala stödåtgärder godkännas i särskilda undantagsfall då det klart visas att de är till nytta för gemenskapen.

Som tak för statsstöd anges i riktlinjerna reduktion till noll av skatter och sociala avgifter för sjöfolk och av bolagsskatt. Varje form av statsstöd skall notifieras av medlemsländerna och kommer att granskas av kommissionen med utgångspunkt från att de samlade stöden inte får överstiga vad som skulle ha erlagts i skatt och sociala avgifter av sjöfolk och rederier.

Inom ramen för den totala begränsning som gäller för statsstöd kan kostnader för sjömäns hemresor ersättas.

Stor restriktivitet gäller för investeringsstöd i samband med fartygsanskaffning i linje med EU:s direktiv om varvsstöd. I viss utsträckning kan dock sådant stöd godtas om det bidrar till att förbättra utrustning ombord och stimulerar användningen av säkra och miljövänliga fartyg genom att uppgradera fartyg utöver vad som är obligatoriska säkerhets- och miljökrav enligt internationella konventioner.

Stöd till utbildning och forskning inom sjöfartsområdet kan godkännas under vissa förutsättningar.

Stöd för s.k. Public Service Obligations (PSO) kan medges för att täcka förluster som av staten uppställda servicekrav innebär för ett rederi. För att sådant stöd skall godkännas skall offentlig upphandling tillämpas.

En åtgärd som under senare tid uppmärksammats särskilt är ersättande av företagsskatt med s.k. tonnageskatt för rederiföretag. Sistnämnda skatt tas ut som en fast skatt relaterad till fartygets storlek. I förhållande till företagsskatten innebär tonnageskatten en väsentligt lägre skatt om rederiet går med vinst. Grekland har använt denna skatteform sedan 1957. Holland, Norge, Tyskland, Storbritannien och Finland har på senare tid infört tonnageskattning som ett alternativ till ordinarie företagsskatt.

Det finns i princip två system för hur rederierna beskattas i de aktuella länderna. Antingen betalar rederiet normal bolagsskatt eller så har landet ett system med tonnageskatt. Tonnageskatten kan i sin tur vara konstruerad antingen som en punktskatt eller ett system där vinsten beräknas enligt schablon och sedan beskattas med vanlig bolagsskatt. Det senare sättet är det vanligaste.

Den beskattningsbara inkomsten beräknas med utgångspunkt från nettotonnaget på de fartyg rederiet driver. Tonnageskatten ersätter både den taxerade vinsten/förlusten på rederirörelse och realisationsvinst/-förlust på tonnageskattade tillgångar.

Inom Europa finns det, enligt gällande regler för statsstöd, olika sätt att behandla skatter och sociala avgifter för ombordanställda. Resultatet för den ombordanställda skall i princip bli detsamma oavsett om denne får en brutto- eller nettolön. Behandlingen av rederiföretaget kan däremot ge olika resultat.

Får den anställda en nettolön betalar rederiet heller 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 i detta avseende, betalas de först in till staten och återbetalas därefter vid ett senare tillfälle till rederiet.

De flesta EU-länderna har valt att särbehandla sjöfolk som kommer från icke EES-länder med avseende på delaktighet i de nationella socialförsäkringssystemen.

Utvecklingen kan generellt liknas vid en långsam process där de enskilda länderna successivt mer eller mindre ”kopierar” den sjöfartspolitik som först infördes av Norge och Nederländerna och sedermera blev EU:s politik på området. Detta kommer på sikt att eliminera huvuddelen av kostnadsskillnaderna mellan olika EU-flaggor. I takt med att detta sker blir kompetens- och ägar-/kontroll-, säkerhets- och miljöfrågorna allt viktigare som konkurrensfaktorer inom sjöfarten.

5. Sjöfartspolitik i några europeiska länder

5.1 Danmark

I Danmark finns sedan 1988, vid sidan av det ordinarie skeppsregistret, ett Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Genom registrering av ett fartyg i DIS kan ett rederi anställa utländska sjömän och därvid tillämpa sådana löne- och anställningsvillkor som t.ex. gäller i utlänningarnas hemländer. Vidare gäller att dansk sjömansskatt inte utgår på inkomst som intjänats ombord på ett DIS-fartyg.

Fartyg som är införda i DIS registret fick tidigare inte gå i dansk kustfart, dvs. de fick inte transportera gods eller passagerare mellan två danska hamnar. De fick inte heller gå i fart som övervägande ägde rum mellan danska hamnar och ett i lagstiftningen angivet område i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Ett danskt rederi som ville bedriva nu angiven trafik var därför hänvisat till att utföra den med hjälp av ett i det ordinarie danska skeppsregistret intaget fartyg. För ett sådant fartyg gäller inte de förmåner som finns i DIS.

I syfte att stärka DIS-fartygens europeiska konkurrensförmåga har det danska Folketinget beslutat att upphäva fartområdesbegränsningen i lagen om DIS beträffande lastfartyg. Nyligen har Folketinget också beslutat utvidga fartområdena för passagerarfartygen för att möta konkurrensen från framför allt stödberättigade tyska färjor.

Ändringarna innebär att DIS-fartyg i form av både lastfartyg och färjor får rätt att gå i dansk kustfart, kan fortsätta att bedriva cabotagetrafik i andra EU-länder och får tillträde till tidigare stängda marknader i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.

Den genomförda lagändringen är således mer vittgående än att enbart garantera DIS-fartygen en fortsatt rätt till cabotagetrafik i andra EU-länder. Den innebär också att DIS-fartygens konkurrensförmåga stärks i dansk inrikestrafik samt i trafik i Danmarks närområde.

Den danska bolagsskatten är 32 %. Det förs dock kontinuerligt en dialog mellan Danmarks redareförening och staten om att införa ett tonnageskattesystem.

Särskilda fonderingsmöjligheter finns med avseende på realisationsvinst vid fartygsförsäljning

Både danska och utländska sjömän är befriade från skatt på DIS-fartyg och uppstår en nettolön. Det gäller även ombordanställda på färjor eftersom passagerarfartyg i utrikestrafik numera kan registreras i DIS.

5.2 Finland

Konkurrensytan mellan finska och svenska rederier är begränsad och gäller främst skogsprodukter. En beskrivning av den aktuella sjöfartspolitikerna i Finland redovisas ändå i detta sammanhang.

Finlands regering har nyligen beslutat om följande åtgärder för att stärka den finska handelsflottans konkurrenskraft.

Tonnageskatt skall införas fr.o.m. år 2001 för alla finska företag som bedriver rederirörelse, alltså oberoende av om det är fråga om fraktfartyg eller passagerarfartyg. Vilka aktiviteter som ingår i begreppet rederirörelse skall preciseras i det fortsatta beredningsarbetet. Likaså skall man ta ställning till antalet utländska inbefraktade fartyg i rederiets flotta.

En viktig punkt är att latent skatteskulder som rederierna kan ha då de går in i tonnageskattesystemet inte skall beskattas. De obeskattade reserverna överförs till bolagets egna fria kapital. Skulle bolaget ”i sin helhet” flytta utomlands inom tio år efter inträde i tonnageskattesystemet, skall dessa obeskattade reserver förfalla till beskattning och betalning.

Det s.k. parallellregisterstödet utvidgades fr.o.m. den 1 juli 2000 att omfatta alla skatter och sociala avgifter för besättningarna ombord på lastfartyg. För lastfartygens del blir det i praktiken fråga om ett s.k. nettolönesystem. Kostnader för besättningen begränsas till nettolönen för sjöfolket. Detta stöd kommer att utgöra ca 40-45% av bruttolönerna. Stödet omfattar för närvarande inte passagerarfartyg, vilka ännu avses kunna klara sig med hjälp av den skattefria försäljningen.

Finland följer vad som händer i Sverige när det gäller färjetrafiken och ändras förutsättningarna i Sverige leder det troligen också till åtgärder i Finland.

5.3 Norge

I Norge finns sedan 1987, vid sidan av det ordinarie skeppsregistret (NOR), ett särskilt internationellt register (NIS). Sistnämnda register innebär bl.a. att utländskt sjöfolk kan anställas på "lokala avtal" och att de betalar obetydlig skatt i Norge. För eventuell inhemsk sjöfolk på NIS-fartyg medges också betydande skattereduktioner genom ett system med sjöinkomstavdrag.

Som en följd av NIS-registrets framgång uppstod efter några år problem med rekrytering och återväxt inom den norska sjömanskåren. Detta föranledde Stortinget att införa ett statligt stöd för fartyg registrerade i NOR (refusionsordningen). Stödet uppgick från början till 20 % av de ombordanställdas bruttolön, men har nu sänkts till 12 % samtidigt som intendenturpersonal på färjorna har undantagits från stödordningen.

Refusionsordningen gäller numera även NIS-fartyg, dock endast beträffande sådana ombordanställda som är skattepliktiga i Norge.

Norsk rederinäring opererar således under gynnsamma konkurrensvillkor genom förekomsten av både NIS och statligt stöd till NOR-fartyg. Stortinget beslutade i juni 1996 med direkt hänvisning till utvecklingen inom EU att ytterligare förstärka norsk sjöfarts konkurrenskraft genom införandet av ett system för tonnageskattning som ett alternativ till traditionell rederibesattning.

Det nya systemet har följande huvuddrag:

- Huvudregeln är att rederiverksamheten måste bedrivas av ett norskt aktiebolag. Ett sådant bolag kan dock äga fartyg för verksamheten via ett obegränsat antal underliggande dotterbolag. Vidare kan bolaget äga fartyg genom "deltakerlignede selskaper", såsom kommanditbolag och partrederier samt genom NOKUS-företag, dvs. norskkontrollerade företag hemmahörande i lågskatteländ.
- Företaget skall äga eller hyra fartyg för användning i verksamheten. Ett rederi som enbart opererar inhyrt tonnage omfattas inte av systemet.
- Företaget får inte äga andra driftsmedel än fartyg.
- Företaget får inte bedriva annan verksamhet än sjöfart.

-
- Företaget får inte ha några anställda. Detta innebär att personalfunktionerna måste ombesörjas av ett fristående managementföretag.

5.4 Nederländerna

I Nederländerna har en rad sjöfartspolitiska åtgärder vidtagits för att stärka sjöfartsnäringsens internationella konkurrenskraft. Åtgärderna syftar inte bara till att behålla den existerande flottan med hänvisning till beredskapsskäl utan även till att utveckla sjöfartsnäringsen av rent ekonomiska skäl så att näringen kan bidra till ekonomisk tillväxt och sysselsättning i Nederländerna.

De sjöfartspolitiska åtgärderna, som i allt väsentligt trädde i kraft den 1 januari 1996, består av följande element.

- Lindring av rederibesättning genom införande av ett skattsystem. Detta system fungerar så att vinst av rederirörelse fastställs genom att de enskilda fartygens nettotonnage multipliceras med vissa schablonmässigt bestämda belopp. På det sålunda framräknade beloppet erläggs skatt i sedvanlig ordning.
- Sänkning av bemanningskostnader genom att arbetsgivaren tillåts behålla en större del av skatten på ombordinkomst.
- Lättnader i reglerna för bemanning av fartyg med avseende på ombordbefattningar samt nationalitet hos besättningen.
- Slopande av nationella särkrav beträffande fartygssäkerhet och miljöskydd.

Statens kostnader för lindrad rederibesättning och sänkta bemanningskostnader enligt de två första punkterna ovan beräknas uppgå till 95,2 millioner ECU (790 miljoner SEK) per år

Preliminärt kan konstateras att antalet fartyg under nederländsk flagg ökat med ca 200 fartyg från 386 år 1996, en ökning med över 50 %. Sjöfartsnäringsens förädlingsvärde har ökat med 17 %, antalet ombordanställda med 30 %, varav de med nederländsk nationalitet ökat med 13 %. 1996 fanns det ca 7600 nederländska sjömän och 3400 icke EES-medborgare i fartyg under nederländsk flagg. Motsvarande siffror var 8900 resp. 5600 år 1999.

Arbetsgivaren tillåts behålla större delen av skatt inkl. sociala avgifter för ombordinkomster (40 % av den beskattningsbara inkomsten). Eftersom fysiska personer har en inkomstskatt i intervallet 37,5% - 60% innebär detta i praktiken att rederiet inte behöver erlägga någon skatt eller några sociala avgifter som avser manskap och undgår merparten av dessa kostnader för befäl.

För sjömän från tredje land, vilka inte är bosatta i Nederländerna uttas ingen skatt. Rederiet erlägger en socialavgift för dessa sjömän om 1,3% av lönen (sjuklön och sjukpension).

5.5 Tyskland

Den tyska förbundsdagen har nyligen beslutat att förbättra den tyska rederinäringens konkurrenskraft genom en rad åtgärder. De nya tyska sjöfartspolitiska villkoren gäller från den 1 januari 1999.

Tonnageskatt för rederier med tyskregistrerade fartyg i internationell fart har införts. Intäkter från verksamhet i direkt anslutning till rederiverksamheter omfattas av tonnagebeskattning, inklusive intäkter från försäljning av fartyg.

Verksamhetsårets vinst beräknas med utgångspunkt från antalet dagar, som fartyget sysselsätts i trafik, med mellan 0,45 – 1,8 DM per 100 nettoton beroende på fartygens storlek.

Den som väljer tonnagebeskattningssystemet är bunden av systemet under tio år.

Arbetsgivare som driver egna eller inhyrda fartyg får behålla 40 % av gjorda skatteavdrag för de ombordanställdas inkomster. Denna förbättring gäller även för ombordanställda på färjor, inklusive intendenturpersonal.

Gällande tyska särregler, främst på bemanningsområdet, skall avvecklas. Lagstiftningen på detta område skall följaktligen anpassas till de krav som följer av internationella bestämmelser, vilket syftar till att uppnå lägre bemanningskostnader.

Ett nytt system för fastställande av storlek och sammansättning av besättning har införts. Varje fartyg bedöms individuellt vid fastställande av bemanningskraven

Vidare mjukas nationalitetskraven upp. Det innebär att befälhavaren måste vara tysk, att minst ytterligare ett befäl måste ha EES-nationalitet och att minst en av manskapet har EES-nationalitet, medan övrig sjöfolk kan vara icke EES-medborgare, anställda på lokala avtal.

5.6 Storbritannien

I Storbritannien kan ett rederiföretag välja mellan traditionell beskattning och tonnagebeskattning. Till valet har kopplats ett åtagande på utbildningssidan.

Med traditionell beskattning är bolagsskatten 31 %. För bolag som har en vinst understigande 455 656 EUR är skattesatsen 21 %.

I Storbritannien har möjligheten att skjuta upp beskattningen av realisationsvinster vid försäljning av fartyg förbättrats. Sådana vinster kan nu utnyttjas för avskrivning på ersättningsfartyg som anskaffas senast sex år från försäljningen..

Lagstiftningen om tonnagebeskattning har beslutats av Parlamentet från den 1 juli 2000, men skall kunna tillämpas med retroaktiv verkan från den 1 januari 2000.

Det brittiska förslaget skiljer sig från övriga existerande tonnage-skattesystem framför allt genom att ställa krav på utbildningsområdet som villkor för att kunna omfattas av systemet.

Varje företag eller företagsgrupp måste lämna in ett skriftligt åtagande till transportministeriet på utbildningsområdet. Minimiåtagande är att på befälssidan rekrytera och utbilda en kadett per år för varje 15-tal befälsbefattningar som finns i minimibesättningsbeslut för alla fartyg under tonnagebeskattning, korrigerat för personal hemma på ledighet.

Om det finns särskilda skäl kan skyldigheten att åta sig viss utbildning bytas ut mot en avgift, som föreslås bli £500 per månad och kadett plus en administrationsavgift om £50.

Utbildningsåtagandet för manskap föreslås anpassas efter olika rederiers verksamhet och fastställas av en särskild arbetsgrupp som är partsammansatt.

Tonnagebeskattning väljs för en period om 10 år. Valet kan göras när som helst inom 12 månader från den tidpunkt lagstiftningen träder i kraft. För företag, som inte uppfyller kraven på inträde i systemet, måste valet att inträda ske inom 12 månader från det att man kvalificerat sig.

När som helst under perioden av tonnagebeskattning kan ett företag välja att förnya valet. Perioden förlängs då löpande. Förutom utbildningskravet ställs också vissa andra krav på företaget och dess fartyg. Fartygen måste drivas såväl strategiskt som kommersiellt från UK.

Fartyg skall ha ett bruttotonnage som är större än 100 och vara havsgående. Det skall vara avsett för att frakta passagerare eller gods, bogsering, bärgning eller annan marin assistans eller transport i samband med annan service som måste utföras till sjöss.

Tonnageavgiften är ett sätt att beräkna en fiktiv vinst, som sedan beskattas med vanlig bolagsskatt. Vinsten beräknas på fartygets nettotonnage, som avrundas till närmast lägre 100-tal ton.

Vad gäller inhyrt tonnage får detta inte överskrida 75 % av nettotonnaget, om det inte skett på bareboat-villkor. Om gränsen överskrids under mer än två år i följd kvalificerar man sig inte längre för tonnagebeskattning.

Skattebefrielse gäller för brittiska ombordanställda som är bosatta i UK under mindre än 183 dagar per år. Skattebefrielsen är ”flag blind” och gäller således även vid arbete på ett utländskt fartyg.

6. Utvärdering av den svenska sjöfartsnäringens förutsättningar

6.1 Tidigare utvärderingar

Den hårda internationella konkurrensen inom sjöfarten och utvecklingen av sjöfartspolitikerna inom EU medförde att riksdagen vid sitt beslut 1996 ansåg att den svenska sjöfartsnäringens villkor borde följas regelbundet. Sjöfartsverket fick därför i uppdrag att årligen redovisa den svenska sjöfartsnäringens konkurrenssituation. Sådana konkurrensrapporter har redovisats för åren 1997, 1998, 1999 och nu senast i november för år 2000, Svensk sjöfarts konkurrenskraft. De senaste två åren har också, vid sidan av lastsjöfarten, färjenäringens situation uppmärksamats särskilt. Den senaste rapporten i detta ämne överlämnades till regeringen i juni 2000 i samband med de förändringar som genomfördes av DIS-registret i Danmark.

Inom ramen för Utredningen om sjöfartens struktur- och kapital situation har även olika analyser av den svenska sjöfartsnäringen genomförts. Utredningen lämnade sitt slutbetänkande i oktober 1998 och den utgjorde en allmän grund för det sjöfartspolitiska beslut som fattades under 1998 och som innebar att bidraget till de sociala kostnaderna höjdes till 58 000 kr per helårsanställd. Vid sidan av förslaget om att sänka bemanningskostnaderna tog utredningen upp frågor som bl.a. berörde fonderingsmöjligheter i samband med fartygsförsäljning, stöd till praktikplatser samt stöd till forskning och utbildning.

De fortlöpande utvärderingarna har gett statsmakterna möjlighet att bedöma sjöfartsnäringens konkurrenssituation och också att gå in med kompletterande åtgärder för att tillgodose kraven på konkurrenskraft. Av stor betydelse i samband med det senaste beslutet var också de avtal om tillfälligt anställd personal (TAP-avtal) som parterna på sjöarbetsmarknaden kom överens om.

I juli 1999 redovisades också en ESO-rapport om rederier och subventioner som utifrån ekonomisk teori ifrågasatte samhällsnyttan med rederistödet.

6.2 Sjöfartsverkets senaste utvärdering i november 2000

Mot bakgrund av att den nuvarande sjöfartspolitikerna löper ut vid utgången av nästa år har Sjöfartsverket för att förbereda ett nytt beslut breddat och fördjupat den årliga utvärderingen och sedan våren 2000 bedrivit projektet Svensk Sjöfarts Konkurrenskraft 2000 (SSK 2000). Arbetsgruppen har därför kunnat ta del av ett omfattande material som från olika synpunkter belyser den svenska sjöfartsnärings situation.

Sjöfartsverket har redovisat sin konkurrensbedömning i en sammanfattande slutrapport benämnd Svensk sjöfartsnäring och konkurrenskraften. De områden som behandlats kan sammanfattas under följande teman.

- Den svenska färjenärings situation
- Sjöfartsmarknaderna och konkurrenskraften
- Svenska rederiers ekonomiska situation
- Sjöfartens regionalpolitiska betydelse
- Sjöfartspolitikerna inom EU

Som underlag för slutrapporten har elva delrapporter, inklusive den rapport om den svenska färjenärings situation som överlämnades till regeringen i juni 2000, tagits fram inom de nämnda temana med följande rubriker.

- Svensk färjemarknad – en konsekvensanalys efter taxfree (redovisad till regeringen i juni 2000)
- Sjöfartsmarknaderna – trender och tendenser
- Sjöfartspolitikerna i EU – en jämförelse
- Den svenska handelsflottan – en faktasammanställning
- Jämförelser av arbetskraftskostnaden i olika fartygsregister – en analys
- TAP-avtalen – en faktasammanställning
- Kompetens i sjöfartsnärings – en fråga om utbildning och forskning
- Export av sågade trävaror – från Gävle till Japan i containers

-
- Svenska rederiers ekonomiska situation – en redogörelse
 - Kommuner med störst relativ koncentration inom sjöfartsnäringen – en urvalsrapport
 - Sjöfarten på Tjörn – en klusterstudie

Arbetet inom projektet SSK 2000 har enligt direktiven inriktas på att belysa ett antal för den svenska sjöfartspolitik och den svenska sjöfartsnäringen i vid mening viktiga områden genom att ta fram och sammanställa fakta och analyser.

Slutrapporten Svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft bygger på delrapporterna och försöker sammanfattande, i form av en strategisk analys, ge en bred och framåtblickande bild av den svenska sjöfartsnäringens möjligheter och betydelse både som näringsgren men också som ett strategiskt viktigt kunskaps- och kompetensområde för det svenska samhället.

I den senare delen betonas den vikt som ett svenskt bibehållt sjöfartskunnande har för centrala svenska politikområden som sjösäkerhet och sjöfartens miljöfrågor och 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 utvecklingen av hela den svenska transportsektorn och strävan mot intermodala transportlösningar med sjöfart som en viktig länk i transportkedjan.

Det som inom EU kallas Short Sea Shipping och på svenska närmast kan översättas till Europasjöfart/Närsjöfart är ett prioriterat område inom unionens transportpolitik. Här har Sverige med ett bibehållt och utvecklat sjöfartskunnande möjligheter att ge ett positivt bidrag till utvecklingen. Detta är av betydelse inte minst i ett Östersjöperspektiv när våra nya grannländer växer fram som allt viktigare handelspartners och EU förbereder sig för en utvidgning av medlemskretsen till länder med stor geografisk och kulturell närhet till Sverige.

Detta är kanske det viktigaste budskapet i slutrapporten till skillnad från tidigare års snävare konkurrensbedömningar, som fokuserat på svenska

rederiers kostnadsläge. Konkurrenskraften från kostnadssynpunkt är naturligtvis viktig och en förutsättning för näringens överlevnad. Det finns emellertid även andra framåsyftande perspektiv på den svenska sjöfartsnäringen.

När det gäller konkurrenskraften från kostnadssynpunkt konstateras i slutrapporten att den utveckling av sjöfartspolitik, som under senare år lett till att Sverige allt mer närmat sig vad som kommit att bli en form av EU-standard som kodifierats i Europeiska kommissionens statsstödsregler för sjöfartsnäringen från 1997, nu bör fullföljas.

7. Konkurrenskraften

7.1 Allmänt om konkurrenskraften

Globalisering och avreglering av de internationella marknaderna och ökad världshandel skapar kortsiktigt problem för de länder vars kostnadsläge överstiger den nivå som deras produktivitet kan motivera. Det kan vara skatter eller andra förhållanden som ligger bakom. Den ökade internationaliseringen påverkar i särskilt hög grad sjöfarten men även andra näringar.

Genom att internationella register med lokala avtal i dag dominerar har sjöfartens arbetskraftsmarknad blivit helt internationell. Det har medfört att den internationella sjöfarten idag i allt större omfattning drivs utan nationella skatter och sociala kostnader.

Sjöfartsnäringen i framför allt industriländerna omfattas dock fortfarande av olika nationella regelverk som påverkar kapital- och/eller arbetskraftskostnaderna. Även om effekten av de olika reglerna och subventionerna är små i relation till hela omsättningen så kan de vara helt utslagsgivande på marginalen för konkurrenskraften och för lönsamheten för enskilda rederier.

Ovanstående utveckling har, för industriländer som opererar med ett nationellt register med i huvudsak nationella arbetsmarknadsvillkor, inneburit att deras flottor under de senaste decennierna minskat kraftigt. Processen startade med de större tonnaget och har fortsatt till att även omfatta mindre fartyg som opererar i internationell regional trafik.

Beroende på fartygstyp, storlek, ålder och anskaffningsvärde m.m. kan kostnadsandelen för olika produktionsfaktorer variera kraftigt för enskilda fartyg. Kapitalandelen kan variera från 20 -70 % och bemanningskostnaden från 5-30 %. Priset för dessa faktorer liksom priset för material och tjänster sätts på en helt internationell marknad där efterfrågan och utbud styr prissättningen. Det enskilda rederiets skicklighet är avgörande för konkurrenskraften vid upphandlingen av kapital, material och tjänster. Det är också det enskilda rederiets kvalitetstänkande och säkerhetskultur som avgör försäkringskostnadernas nivå m.m. och inte vilken flagga som fartyget seglar under.

En jämförelse mellan svenskregistrerade fartygs kostnadsläge och våra grannländers är relevant enbart vad avser arbetskraftkostnaden. Arbetskraftskostnaden för 20 olika svenskflaggade fartyg har analyserats och visar att det finns betydande skillnader även under svensk flagg för likvärdiga fartyg. Spridningen kan uppgå till 15 % kring medelvärdet. För t.ex. ett mindre bulkfartyg på ca 5 000 dwt kan årskostnaden ligga mellan 3,8 och 4,8 miljoner kronor. Det finns ingen anledning att anta att skillnaderna inte skulle vara stora också under andra register.

Att kostnaden under samma flagg kan variera beror bl.a. på

- typ och storlek av fartyg
- skillnader i besättningsstorlek
- olika avtal
- olika managementfilosofier
- olika underhållsfilosofier
- ägandeformer
- olika marknadsförhållanden och typ av last
- skatteregler

Att jämföra kostnaden mellan enskilda svenskflaggade fartyg och fartyg under annan flagg kan därför ge missvisande indikationer på det relativa kostnadsläget mellan olika register.

För att analysera skillnaden i kostnadsläge har använts existerande fartyg fördelade på 3 bulkfartyg på 4-5000 dwt, 3 produkttankfartyg på 7-8000 dwt och 3 ro-ro-fartyg på 10-15000 dwt.

Samtliga fartyg seglar under svensk flagg med europaavtal och dagens rederistöd. Flera olika rederier har lämnat underlag för beräkning av arbetskraftskostnaderna under följande förutsättningar.

- Svenskt register (SRTAP) med dagens rederistöd och avtal om tillfällig anställning (TAP)

-
- NIS = Norskt Internationellt Register med refusion och säkerhetsbesättning
 - NR = Nederländskt register
 - DIS = Dansk internationellt register med "nettolön"

Med SRTAP fullt genomförd kommer den procentuella fördelningen av sjömän bosatta inom resp. utanför EES på svenskflaggade lastfartyg att ligga runt 50/50. Motsvarande förhållande för NIS, DIS och nederländsk flagg är 25/75. Det bör observeras att TAP-avtalen hittills endast har genomförts i begränsad omfattning och jämförelsen gäller följaktligen endast för de fall där sådana avtal har genomförts. Utslaget på hela den svenska lastfartygsflottan kan relationen bosatta innanför resp. utanför EES för närvarande beräknas till 75/25.

Fördelningen mellan nationella och icke nationella besättningsmedlemmar utgör typiska fördelningar. Känsligheten i kostnadsläget för olika kombinationer av nationalitet på manskaps och befälsbefattningar har också analyserats. Resultatet av känslighetsanalysen visar att utfallet i stort blir det samma oavsett om det är befäl eller manskap som antas utgöra icke nationell besättning så länge den totala fördelningen är den samma. De besättningskombinationer som redovisas i kalkylerna skall därför enbart ses som räkneexempel.

För jämförelsen av arbetskraftskostnaden för färjor under olika flagg har använts en stor färja med ca 200 befattningar motsvarande 400-450 ombordanställda.

7.2 Beräknad arbetskraftskostnad under olika register

Följande tabell visar en jämförelse baserat på tre typer av fartyg ett ca 7000 dwt produktanfartyg, ett 4000 dwt bulkfartyg och en 14 000 dwt ro-ro-fartyg.

Vid jämförelsen av fartyg under olika flaggor är det väsentligt att beakta att spridningen i kostnaden bland samma typ och storlek av fartyg under svensk flagg kan variera med en miljon kronor upp eller ned. De värden som anges representerar genomsnittliga värden

Vid jämförelser mellan arbetskraftskostnaden mellan en helt svensk besättning under nuvarande villkor och en utländsk besättning med USD-

baserad lön betyder förändringar i kurserna mycket för utfallet av jämförelsen. I takt med att användningen av besättning med lön både i kronor och USD försvinner delvis denna effekt.

Kalkylen SRTAP motsvarar nuvarande svenska regler med bidrag motsvarande skatt och 58 000 kronor per helårsanställd sjöman. Det motsvarar 62-69 % av den totala skatten och de sociala avgifterna. Variationen beror på att det i praktiken för enskilda fartyg finns olika övertidsuttag, manskap som slutar och lyfter vederlag mm.

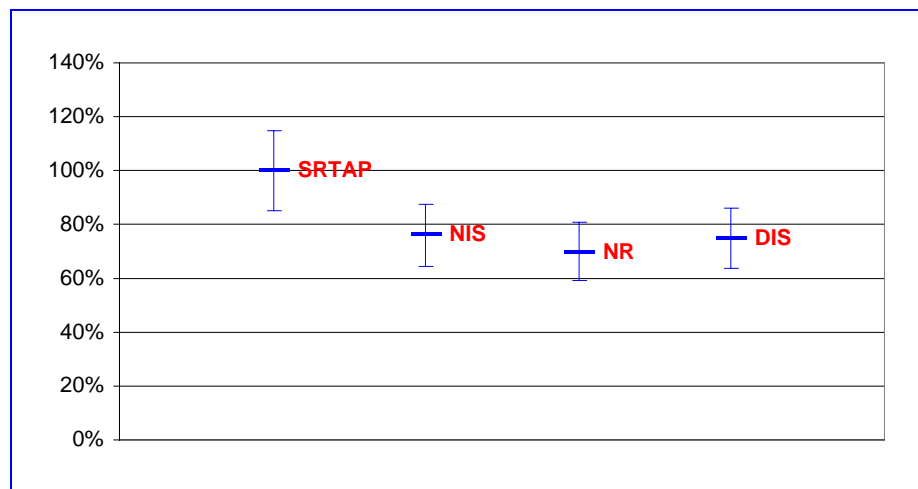
I Nederländerna får göras totalt 40 % reducering av den beskattningsbara inkomsten, dock ej mer än vad som motsvarar den totala skatten och de sociala kostnaderna. Det innebär att reduceringen i Nederländerna i praktiken uppgår till 100 % av skatten och de sociala kostnaderna. Nederländerna har därmed fullt ut anpassat sig till EU:s ramverk för sjöfarten.

Tabell 2 Kostnadsjämförelse årskostnad arbetskraft, tank, bulk, och ro ro

<i>Befattning/Register</i>	<i>1</i> <i>SRTAP</i> <i>1999</i>	<i>2</i> <i>NIS</i> <i>1999</i>	<i>3</i> <i>NR</i> <i>1999</i>	<i>4</i> <i>DIS</i> <i>1999</i>
Årskostnad				
<i>P-Tank 7000 dwt</i>	4 850	3 531	3 423	3 378
Antal befattningar	12	12	12	12
Varav bosatta utanför EES	6	10	10	10
<i>Bulk 4000 dwt</i>	2 917	2 302	1 847	2 292
Antal befattningar	7	7	7	7
Varav bosatta utanför EES	3	5	6	5
<i>RoRo 14000 dwt</i>	4 513	3 482	3 742	3 757
Antal befattningar	12	12	12	12
Varav bosatta utanför EES	6	9	9	9
Index				
<i>P-Tank 7000 dwt</i>	100%	73%	71%	70%
<i>Bulk 4000 dwt</i>	100%	78%	60%	74%
<i>RoRo 14000 dwt</i>	100%	77%	80%	80%
<i>Genomsnitt</i>	100%	76%	70%	75%
Differans 000 SEK				
<i>P-Tank 7000 dwt</i>	0	-1 319	-1 427	-1 472
<i>Bulk 4000 dwt</i>	0	-738	-1 313	-869
<i>RoRo 14000 dwt</i>	0	-1 186	-1 003	-1 000

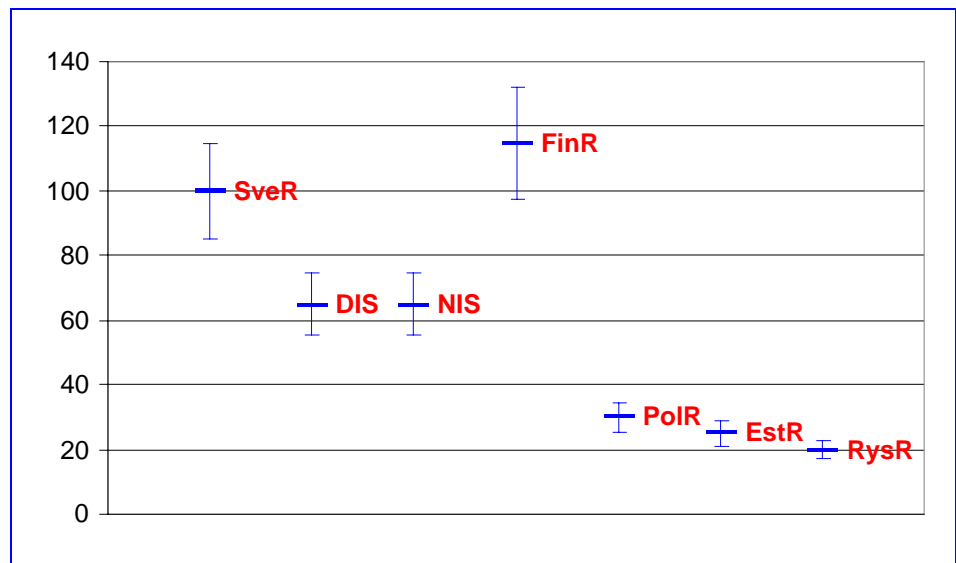
<i>Summa</i>	<i>0</i>	<i>-3 243</i>	<i>-3 743</i>	<i>-3 340</i>
1. <i>SRTAP</i> 2. <i>NIS = Norsk Internationellt Register med refusion och säkerhetsbesättning</i> 3. <i>NR = Nederländskt Register</i> 4. <i>DIS = Dansk Internationellt Register</i> <i>Arbetskraftskostnad= Nettolönen + personskatt + socialt ink övertid samt semesterersättning</i>				

Jämfört med ett svenskt fartyg med nuvarande villkor hade fartyg under nederländsk flagg 1999 en kostnadsfördel på ca 30 %, under DIS ca 24 % och under NIS 25 % (figur 3).



Figur 3: Jämförelse av arbetskraftskostnad under olika fartygsregister i Nordeuropa

En generell jämförelse av arbetskraftskostnaden med olika avtal och flagg för färjor indikerar att om kostnaden under svensk och finsk flagg sätts till index 100 respektive 115 kan tysk flagg samt DIS och NIS sättas till index 60-70 och Ryssland, Estland och Polen till index 30-40. Med stöd till hela besättningen under svensk flagg skulle kostnadsnivån komma i paritet med t.ex. den under danskt register (figur 4).



Figur 4: Jämförelse av arbetskraftskostnad under olika fartygsregister – färjor

7.3 Kostnadsutvecklingen

Den relativa kostnadspositionen mellan SRTAP och de andra registren försämrades under 1999 mot NR med 3 % mot NIS med 1 % och mot DIS med 3 %.

Orsaken till försämringen är utvecklingen av valutakursen och engångseffekter genom förändringen av skattesystemet.

Engångseffekterna av borttagandet av sjömansskatten ebbar ut i Sverige och utvecklingen under innevarande år jämfört med våra grannländer ser relativt positiv ut.

Avtalet i Sverige ger ca 2 % i kostnadsökning. Därtill kommer viss löneglidning och reducering av stödets värde, vilket torde ge en kostnadsökning brutto på 3-4 %.

I Norge gav avtalet drygt 7 % till vilket kommer löneglidning framför allt för befäl i befattningar där allt större krav ställs på omfattande certifiering. Med effekter från den reducerade refusionsordningen kan kostnadsökningen under NIS i år bli 14-19 %.

I Danmark gav avtalet 2 % och den totala kostnadsökningen bedöms bli 4-9 %.

Motsvarande siffror för Nederländerna är avtal ca 3 % och total kostnadsökning 8-9 %.

Kostnadsindex år 2000 blir med ovanstående justeringar och SRTAP satt till index 100 ger NIS 83, NR 74 och DIS 78.

Tabell 3 Förändring i relativ kostnadsnivå 99/98/2000

<i>Årskostnad</i>	<i>SRTAP</i>	<i>NIS</i>	<i>NR</i>	<i>DIS</i>
<i>P-Tank 7000 dwt</i>				
<i>År 1999 index</i>	100%	73%	71%	70%
<i>År 1998 index</i>	100%	73%	73%	73%
<i>Bulk 4000 dwt</i>				
<i>År 1999 index</i>	100%	78%	60%	74%
<i>År 1998 index</i>	100%	79%	63%	79%
<i>RoRo 14000 dwt</i>				
<i>År 1999 index</i>	100%	77%	80%	80%
<i>År 1998 index</i>	100%	77%	83%	83%
<i>Genomsnitt</i>				
År 2000 index P	100%	83%	74%	78%
<i>År 1999 index</i>	100%	76%	70%	75%
<i>År 1998 index</i>	100%	77%	73%	78%

Av den här bedömningen framgår att fartyg i det svenska registret med nuvarande stöd har en kostnadsnackdel med mellan 20 – 30 % jämfört med fartyg i de norska, danska och nederländska registren.

Med de förslag vi lägger fram kommer fartyg i det svenska registret att i huvudsak få likvärdiga konkurrensvillkor med de andra ländernas handelsflottor.

Generellt gäller att löneglidningen för manskap i mindre fartyg i kusttrafik ligger väsentligt lägre än för de större fartygen inom framför allt tank- och ro ro-trafik och transocean trafik samt passagerarfartyg.

Utvecklingen under innevarande år bekräftar att trenderna inom den internationella arbetsmarknaden för sjöfolk i stort sett är oförändrad jämfört med tidigare.

Liksom för industrin i övrigt har ökningen av lönekostnaden under svensk flagg uppvisat en nedåtgående trend. Generellt ligger dock ökningen över den svenska industrins genomsnitt.

Orsaken till den relativt sett högre ökningen torde kunna hänföras till att

-
- den svenska arbetsmarknaden för sjöfolk, framför allt när det gäller sjöbefäl, är liten och i begränsad omfattning konkurrensutsatt,
 - bristen på kvalificerade befäl ökar.

Löneskillnaden mellan olika nationaliteter på befälssidan är också på väg att minska. Den trenden försvagas dock sannolikt de närmaste åren som en följd av den tidigare valutakrisen i Fjärran Östern och den stora betydelse som exporten av arbetskraft har för flera asiatiska länders ekonomi

På längre sikt talar utvecklingen för en utjämning i arbetstider och lönekostnader för de mer högutbildade befattningshavarna ombord. Framför allt kommer detta att bli påtagligt i mindre och medelstora fartyg i takt med att ny teknik tas i bruk. Reduceringen av bemanningen fortsätter men det är en långdragen process som framför allt styrs av i den takt gamla fartyg ersätts.

8. Allmänna överväganden om den framtida sjöfartspolitik

8.1 Svensk sjöfart i ett internationell perspektiv

De årligen återkommande utvärderingarna av den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft visar den dynamik som kännetecknar den internationella sjöfarten och att denna näring arbetar i en helt globaliserad ekonomi. I synnerhet gäller detta lastsjöfarten och den storskaliga transoceaniska sjöfarten. Bekvämlighetsflaggen och annan lågkostnadsflagg bestämmer kostnadsläget och inom dessa sektorer kan knappast någon traditionell europeisk flagg konkurrera.

Något annorlunda är eller borde vara förhållandet för färjesjöfarten och annan mer lokalt och regionalt orienterad sjöfart. Men även inom detta område har, särskilt efter de tyska och danska besluten att utvidga sjöfartsstödet till färjetrafiken, konkurrenstrycket ökat för andra nationers färjenärings. Det kan noteras att Europeiska kommissionen tidigare lagt fram ett förslag till bemanningsdirektiv för passagerar- och färjesjöfart inom EU som syftar till att löner och andra villkor skall hållas på europeisk nivå för att undvika lågkostnadskonkurrens inom denna sektor. Direktivförslaget är för närvarande vilande då det ännu inte gått att få tillräcklig enighet om det.

Det internationella konkurrenstrycket och den omfattande utflaggningen från traditionella europeiska register har lett fram till dels olika internationella register i nationell regi som t.ex. NIS och DIS vad gäller Norge och Danmark, dels de riktlinjer för statsstöd till sjöfartsnärings som Europeiska kommissionen beslutade 1997.

Förekomsten av sjöfolk bosatta utanför EES anställda på så kallade "lokala villkor" ombord i europeiskt flaggade fartyg har successivt ökat. Det innebär regelmässigt lägre bemanningskostnader och ett gynnsammare kostnadsläge. Det normala är därvid att en faktisk nettolön tillämpas och att denna lön och de sociala villkoren grundas på ITF-baserade avtal och att flagglandet som stat har minimerat sina åtaganden för detta sjöfolks sociala skydd. I Norge t.ex. omfattar det statliga skyddet enbart försäkring vid arbetskada och dödsfall.

8.2 Sverige har successivt anpassat sig

Genom de i Sverige träffade TAP-avtalen kan numera även personer bosatta utanför EES anställas ombord på svenskflaggade fartyg till särskilt avtalade villkor. Dock tillämpas inga särskilda villkor för det sociala skyddet. Skatt och sociala avgifter betalas i vanlig ordning för dessa ombordanställda. I en särskild delrapport till Sjöfartsverkets projekt SSK 2000, TAP-avtalen – en faktasammanställning, redovisas en uppföljning av de TAP-anställda på svenska fartyg under de första åren med dessa avtal. För närvarande finns ca 500 TAP-anställda i den svenska handelsflottan, vilket kan sägas motsvara ca 1000 svenska sjöanställda, vilket räknat på hela lastfartygsflottan innebär ca 25 % av den totala numerären.

Följande uppgifter avser utvecklingen av sjöfolk bosatta inom resp. utanför EES för några länders handelsflottor mellan åren 1996 – 1999.

<u>Land</u>	<u>Sjöfolk</u>	<u>1996</u>	<u>1999</u>
Sverige	EES	9630	9600
	Icke EES	-	150 (år 2000 ca 500)
Danmark	EES	9050	10350
	Icke EES	2700	3050
Norge	EES	11100	13080
	Icke EES	22180	26600
Finland	EES	7760	7540
	Icke EES	30	-
Nederl.	EES	7660	8540
	Icke EES	3440	5470
Tyskland	EES	9370	8920
	Icke EES	4800	5570

Det bör observeras att siffrorna ovan för Danmark, Nederländerna och Tyskland avseende sjöfolk bosatta inom EES anger det totala antalet inklusive sjömän i inrikes trafik och färjetrafik där inga eller ytterst få som är bosatta utanför EES förekommer. För Danmark, Norge och Nederländerna ingår även anställda i off shore industrin. Andelen sjöfolk bosatta utanför EES i den konkurrensutsatta lastsjöfarten kan för dessa

länder beräknas uppgå till ca 75% medan den för Sverige för närvarande ligger runt 25%. En stor del av det svenska registrets högre kostnadsnivå förklaras av denna skillnad i bemanningens sammansättning.

För att värna om en egen handelsflotta och en nationell sjöfartsnäring har därför de europeiska sjöfartsnationer som är medlemstater i EU gemensamt beslutat om de villkor som kommer till uttryck i statsstödsreglerna. Det skall observeras att reglerna om statsstöd till sjöfartsnäringen är ett undantag från EU:s konkurrensregler. Med utgångspunkt från kommissionens statsstödsregler kan konstateras att flertalet länder i olika takt närmar sig den nivå som reglerna tillåter. Genom detta kan man tala om att en gemensam europeisk sjöfarspolitik växer fram och att konkurrensen riktas mot utomeuropeiska flaggor samtidigt som de olika europeiska länderna får allt mer likartade konkurrensvillkor.

Både regeringen och riksdagen har vid flera tillfällen, regeringen senast i årets budgetproposition och Trafikutskottet i sitt betänkande med anledning av regeringens uttalande och motioner i frågan, uttalat att det är angeläget att slå vakt om en svensk sjöfartsnäring och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor med våra närmaste konkurrentländer. Under bara några år har också stödet successivt ökats genom att den del som avser att täcka de sociala avgifterna höjts i flera steg från 29 000 kr per helårsanställd till 58 000 kr.

Den tidigare redovisade bedömningen leder till att nuvarande stöd visat sig otillräckligt och att en höjning behöver ske så att socialavgifterna kompenseras fullt ut för att svenska lastfartyg skall nå i huvudsak likvärdiga konkurrensvillkor med våra närmaste konkurrenter.

8.3 Färjenäringens akuta problem

Sverige har redan genom det nuvarande rederistödet gradvis anpassat sig till de gällande konkurrensförutsättningarna vad gäller lastsjöfarten. Det som återstår nu, enligt regeringens uttalande i budgetpropositionen, är att inordna färjenäringen i denna politik.

Arbetsgruppen beklagar i och för sig att även den intraeuropeiska färjenäringen, som i hög grad arbetar på en homogen marknad med i stort liknande kostnader för arbetskraften, numera också blivit föremål för statliga stödinsatser. Sverige, som har en omfattande och viktig färjenäring, påverkas starkt av denna utveckling. Det förhållandet att denna

del av sjöfarten tidigare arbetade under i stort sett likvärdiga konkurrensvillkor med i allt väsentligt nationella besättningar var också utgångspunkten för den inofficiella nordiska överenskommelse som funnits på färjeområdet. Enligt denna skulle man inte tillåta statsstöd eller fartyg under internationella register i den nordiska färjetrafiken. Detta var skälet till att NIS-fartyg och tidigare DIS-fartyg inte tilläts bedriva färjetrafik i Norden.

Överenskommelsen, som aldrig varit formellt bindande, är nu i praktiken betydelselös. Borttagandet av den skattefria försäljningen inom EU har pressat färjebranschens lönsamhet och Tyskland nu följt av Danmark har infört stöd också för den branschen. Finland har beslutat införa en tonnageskatt som även omfattar färjenäringen.

Arbetsgruppen anser denna utveckling olycklig. Färjenäringen är till skillnad från lastsjöfarten lokalt/regionalt bunden till sina linjer och destinationer och de anställda är som nämnts till den helt övervägande delen bosatta inom EES och har arbetsförhållanden och arbetstider som inte principiellt skiljer sig från andra kategorier arbetstagare. Strikta säkerhets- och miljökrav måste också upprätthållas i denna trafik. Visserligen ökar konkurrensen i färjetrafiken i Östersjön från Ryssland, de baltiska staterna och Polen, som arbetar med betydligt lägre arbetskraftskostnader. Så länge säkerhets- och miljökraven uppfylls bör detta dock i princip inte föranleda statsstöd från andra länder för att stärka deras egen position.

Arbetsgruppen föreslår att den svenska regeringen tar upp diskussioner med i första hand de nordiska grannländerna och Tyskland för att undersöka möjligheterna att nå fram till en gemensam syn på behovet på näringspolitiskt stöd till den intraeuropeiska färjesjöfarten. De effekter som vissa stödåtgärder får ifråga om tillämpningen av dubbelbeskattningsavtalen för nordiskt sjöfolk bör också behandlas. Samtidigt bör regeringen överväga att mera aktivt stödja kommissionens förslag till bemanningsdirektiv.

Sveriges linje bör vara att passagerar- och färjetrafik som bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU inte ska omfattas av EU:s regler för statsstöd till sjöfarten. Det måste anses som mycket olyckligt och oekonomiskt att tyska, danska, norska, svenska och finska färjor försöker uppnå marknadsmässiga fördelar i konkurrens med grannländerna genom statliga subventioner.

I avvaktan på resultat från sådana åtgärder bör den svenska färjenäringen, som regeringen uttalat i årets budgetproposition, inordnas i den svenska sjöfartspolitik och omfattas av ett rederistöd som ger likvärdiga konkurrensvillkor med andra länder som bedriver färjetrafik i vårt närområde. Stödet bör avse samtliga ombordanställda, som enligt gällande regler klassas som sjömän, avseende både lastfartyg och färjor.

Vi har övervägt om färjor som fortfarande kan använda den skattefria försäljningen helt eller delvis skall hållas utanför stödordningen men funnit att detta sannolikt skapar nya gränsdragnings- och konkurrensproblem. Det är idag enbart fyra svenskflaggade färjor i Finlandstrafiken som än så länge kan utnyttja den skattefria handeln. Genom beslutade förändringar av införselreglerna får den skattefria försäljningen också allt mindre betydelse för färjenäringen.

Riksdagens trafikutskott har i sitt betänkande (2000/01:TU1) med anledning av regeringens uttalande om sjöfartspolitik i budgetpropositionen för år 2001 och motioner som väckts med anledning av härav, ansett att den 1 januari 2002 kan visa sig vara en för sen tidpunkt för ett nytt stöd till färjesjöfarten. En bred majoritet av utskottet har ansett att åtgärder behöver genomföras redan under år 2001 för att stärka konkurrenskraften och motverka utflaggning. Utskottet anser därför att regeringen snarast möjligt skall återkomma till riksdagen med förslag om hur åtgärderna under år 2001 skall utformas. Vi redovisar därför också konsekvenserna av en tidigareläggning av den nya ordningen till den 1 juli 2001.

8.4 Företagsbeskattningen

Arbetsgruppen vill också fästa uppmärksamheten på en fråga som flera sjöfartspolitiska utredningar tagit upp och som ännu inte för svensk del fått någon lösning. Det gäller företagsbeskattningen och särskilt det förhållandet att för i första hand mindre rederier kan skattemässiga problem uppstå i samband med försäljning och köp av fartyg om detta inte sker under samma räkenskapsår. Allt fler länder inom EU, men också i övriga världen, tillämpar ett s.k. tonnageskattesystem som alternativ till ordinarie företagsbeskattning för att undvika bl.a. kapitalvinstbeskattning vid fartygsförsäljning och medge större frihet vid anskaffning av ett nytt fartyg. Nu senast har Finland beslutat införa en tonnageskatt.

Ett annat sätt att komma till rätta med denna fråga, som tidigare tillämpats i Sverige, är någon form av fonderingssystem av de vinster som uppstår vid en fartygsförsäljning. De tidigare fartygsfonderna, som fyllde detta syfte, togs bort i samband med 1990 års skattereform.

Arbetsgruppen har tagit del av ett förslag till svenskt tonnageskattesystem, men har inte haft möjlighet att inom ramen för detta uppdrag bedöma effekterna av förslaget och kan därför inte i detta läge redovisa någon slutlig uppfattning. Ett alternativ som nämnts är att återinföra någon form av fartygsfonder.

Kvar står alltså frågan om företagsbeskattningens betydelse för rederinäringen. Det underlag vi tagit del av visar att företagskatten för hela rederinäringen uppgår till i genomsnitt mindre än 100 mkr per år. Merparten av den inbetalda företagskatten hänför sig till några få rederier. Som vi ser det har denna fråga för svenskt vidkommande närmast koppling till beskattningen i samband med fartygsförsäljningar och bör också bedömas utifrån effekterna i detta avseende. Detta kräver en analys av den svenska företagsbeskattningens för- och nackdelar i ett internationellt perspektiv.

8.5 Sammanfattande bedömning

Enligt den bedömning som vi redovisar bör Sverige nu i praktiken genomföra en nettomodell, dvs. ge rederierna ett stöd motsvarande skatten och socialavgifterna på de ombordanställdas löner för både lastfartyg och färjor.

En nettomodell blir också en bekräftelse på den långsiktighet i den statliga sjöfartpolitiken som efterlysts från näringsens sida. En nettomodell med den inriktning som arbetsgruppen förordar lägger ett tak för de statliga stödinsatserna vad 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.

9. Förslag till nytt stödsystem

9.1 Utgångspunkter

När det gäller frågan om ett nytt stödsystem har vi särskilt studerat den praktiska utformningen av stöden i Danmark och Nederländerna. Danmark och Nederländerna är två länder inom EU med vars handelsflottor den svenska sjöfartsnäringen konkurrerar. Det finns också skillnader i dessa två länders stödsystem som vi anser vara intressanta att belysa. Nederländerna har förutom bemanningsstöd även ett stöd via ett tonnageskattesystem, vilket inte Danmark har.

Det är viktigt att det stödsystem man väljer är långsiktigt stabilt, att det ger de avsedda effekterna på sjöfartsnäringens konkurrenskraft och att det är enkelt att administrera. Två frågor står i förgrunden. För det första gäller det att avgränsa och definiera de fartyg som skall berättiga till stöd. För det andra gäller det att fastlägga stödets storlek mot bakgrund av en bedömning av vad likvärdiga konkurrensvillkor erfordrar. I den senare delen har vi tagit del av den utvärdering som Sjöfartsverket nyligen presenterat.

9.2 Olika stödformer

Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport medger stöd i en rad olika former. Alla stödåtgärder skall anmälas till kommissionen för en bedömning om de ryms inom riktlinjernas ram.

Totalt får stödet till ett lands sjöfartsnäring inte överskrida vad som motsvarar summan av skatter och sociala avgifter för de ombordanställda och rederiföretagen.

Inom denna totala ram förekommer stöd till att sänka bemanningskostnaderna genom åtgärder som i praktiken innebär att skatter och sociala avgifter på löner inte behöver betalas, stöd genom tonnageskatt i stället för ordinarie företagsskatt, stöd till utbildning och forskning, stöd till sjömäns hemresor m.m. Den svenska modellen har hittills i första hand bestått av ett direkt bidrag till sjöfartsnäringen. Därutöver har Sverige en inkomstskattelättnad för sjömännen som indirekt medför lägre lönekostnader för arbetsgivaren.

Vi kan konstatera att den kostnadspost som främst skiljer svenskflaggade fartyg från andra flaggor är bemanningskostnaden. Det är också anledningen till att det hittillsvarande stödet avsett att sänka denna kostnad. Det finns enligt gruppen ingen anledning att frångå denna inriktning av stödform.

9.3 Den tekniska lösningen

Arbetsgruppen konstaterar vid en jämförelse mellan det danska och det nederländska stödsystemets praktiska utformning att det nederländska systemet är enklare och kräver betydligt mindre administration. Det tillgodoser den enskilde sjömannens behov av en rättvis beskattning och ger staten goda möjligheter att kontrollera att systemet inte missbrukas.

Från praktiska utgångspunkter förordar därför gruppen ett system liknande det som tillämpas i Nederländerna. Här bör noteras att stödsystemet i Nederländerna behandlar personer som är bosatta inom EES annorlunda än personer bosatt utanför EES. Vi har övervägt om en liknande uppdelning skulle vara ändamålsenlig för svenska förhållanden. Något egentligt skäl att ha två olika system ser inte gruppen, förutsatt att det inte påverkar stödets omfattning och effektivitet. Det har också framhållits att en skatte- och avgiftsfrihet för löner går emot den utveckling som gäller på socialförsäkringsområdet med allt mer individuellt anknutna försäkringar.

Gruppen förordar därför en lösning som innebär att alla ombordanställda oavsett var de är bosatta behandlas på samma sätt inom ramen för stödsystemet.

Den lösning som vi förordar bygger alltså på att den enskilde sjömannen har kvar sin normala bruttolön, som beskattas på vanligt sätt och även ligger till grund för de sociala förmånerna. Genom detta uppstår inga problem med eventuella kostnadsavdrag vid inkomsttaxeringen eller vid inkomst från annan verksamhet än skeppstjänst.

Arbetsgivaren behöver inte betala in till Skattemyndigheten ett belopp motsvarande den skatt och de sociala avgifter som belöper på de ombordanställdas löner och som motsvarar den nivå på stödet som fastställs. Det beloppet kommer istället att krediteras arbetsgivarens skattekonto i enlighet med ett beslut av Rederinämnden. Med denna lösning undviks också den rundgång av stödpengar som sker i det

nuvarande systemet och stödet får omedelbar effekt och är därmed från likviditetssynpunkt bättre än den nuvarande ordningen.

Denna modell av stödsystem tillämpas redan för det arbetsmarknads- politiska anställningsstödet.

I budgetpropositionen tas begreppen netto- resp. bruttolösning upp i fråga om stödets utformning och en nettolösning förordas i första hand. Vi har noterat att det inte är helt klart vad som skall läggas i dessa begrepp och vill därför något kommentera denna fråga.

Avgörande blir om man ser netto resp. brutto från arbetstagarens eller arbetsgivarens sida. Enligt vår mening är det naturligt att i första hand se det från arbetsgivarens sida. Det är nettot, d.v.s. lönekostnaden efter avdrag för skatt och sociala avgifter, som skall ge de eftersträvade konkurrensvillkoren. I den meningen är den lösning vi förordar en nettolösning.

9.4 Fartyg som berättigar till stöd

Enligt regeringens uttalande i budgetpropositionen skall stödet omfatta både lastfartyg och färjor. Detta vidgar kretsen av stödberättigande fartyg från ca 200 lastfartyg med ca 4000 årsanställda till att även omfatta ett 20-tal svenskflaggade färjor i utrikestrafik med ca 3100 årsanställda.

Som kriterier för vilka fartyg som skall omfattas av stödet bör enligt gruppen ligga de mål för sjöfartspolitikerna som riksdagen tidigare lagt fast.

I den gällande bidragsförordningen uttrycks detta på så sätt att stödet skall riktas till handelsfartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Denna stödgrund bör kvarstå med den skillnaden att man tar bort bestämmelsen som säger att bidrag inte skall lämnas till passagerarfartyg.

Stödet bör avse samtliga ombordanställda, som enligt gällande regler klassas som sjömän, för både lastfartyg och färjor.

9.5 Stödets storlek

Dagens stöd för lastfartygen, bidrag motsvarande inbetald skatt på sjöinkomst samt 58 000 kronor per årsanställd för de sociala avgifterna, gav de svenska fartygen, enligt de konkurrensstudier som Sjöfartsverket

genomfört, en kostnadsnivå 1998 i paritet med DIS- och NIS-flagg, men i förhållande till nederländsk flagg fortfarande en kostnadsnackdel med ca 15 %. Kostnadsnackdelen har det senaste året ökat enligt den senaste konkurrensbedömningen. Av stor betydelse för den faktiska konkurrenskraften är andelen anställda som inte är bosatta inom EES genom att ett annat avlösningssystem tillämpas. I princip motsvarar en befattning en anställd medan det för nationellt sjöfolk erfordras i genomsnitt drygt två anställda. I detta avseende arbetar DIS, NIS och det nederländska registret med betydligt högre andel av sjöfolket som inte är bosatta inom EES än vad de svenska TAP-avtalen medger.

Frågan gäller närmast om stödet för de sociala avgifterna skall läggas på dagens nivå, dvs. 58 000 kronor per årsanställd, eller om ett högre belopp är motiverat för att uppnå syftet med stödet. Enligt EG-kommissionens regler får stödet maximalt motsvara skatt och sociala avgifter. För en genomsnittlig ombordanställd är de totala sociala avgifterna ca 100 000 kronor per årsanställd.

Vårt huvudalternativ är full kompensation för skatt och socialavgifter i enlighet med gällande statsstödsregler för samtliga fartyg som omfattas.

Med våra förslag bedömer vi att de svenska lastfartygen når en kostnadsnivå som i huvudsak ger dem likvärdiga konkurrensvillkor med andra europeiska nationers fartyg.

Med hänsyn till de särskilda förhållanden som för närvarande råder inom den nordeuropeiska färjetrafiken vad gäller bemanningens nationalitet, hemvist och konkurrenssituationen i övrigt redovisar vi även ett alternativ där kompensationen för de sociala avgifterna begränsas till 70% för färjorna. Detta innebär att stödnivån minskar med ca 90 mkr.

Detta ger följande sammanställning.

	Skatt (mkr)	100% avgifter (mkr)	70%
Lastfartyg	345	410	
Färjor	230	290	200

Eftersom färjorna idag ligger utanför den statliga sjöfartspolitik och konkurrensläget har försämrats med hänsyn till genomförda förändringar i

Tyskland och Danmark bör emellertid ett färjestöd enligt Trafikutskottet införas så snart som möjligt.

9.6 Stödets administration

Den föreslagna lösningen, att kreditera arbetsgivarens skattekonto motsvarande skatt och sociala avgifter för ombordanställda på stödberättigade fartyg, medger en enkel och tillförlitlig lösning. Exempel på den praktiska hanteringen finns i form av det sysselsättningsstöd som regleras i förordningen (1997:1275) om anställningsstöd.

Rutiner för hanteringen bör upprättas av Riksskatteverket i samarbete med Rederinämnden. Rederinämnden administrerar dagens rederistöd och har bl.a. att avgöra om fartygen berättigar till stöd enligt nuvarande bidragsförordning och omfattningen av sjömän omräknat till helårsanställda för vilka stöd skall utbetalas.

Motsvarande uppgifter enligt den nya förordningen bör åvila Rederinämnden. Det bör alltså ankomma på Rederinämnden att meddela Riksskatteverket de uppgifter som behövs för krediteringen av skattekontona.

9.7 Stödets konsekvenser för statsbudgeten

Med nuvarande bidragsförordning uppgår det beräknade rederistödet för innevarande år till ca 525 mkr. För år 2001 beräknas det enligt nuvarande regler uppgå till ca 512 mkr.

År 2002, det första året med den nya stödmodellen, kan stödet utifrån dagens svenskflaggade handelsflotta beräknas till ca 755 mkr avseende lastfartygen. För färjetrafiken tillkommer detta år ca 520 mkr enligt vårt alternativ med fullt stöd och ca 430 mkr med 70 % kompensation för de sociala avgifterna.

I det fall det nuvarande systemet avslutas vid utgången av år 2001 beräknas utgifterna under samma år till 512 mkr att jämföra med det föreslagna anslaget om 405 mkr. För budgetåret 2002 beräknas 315 mkr behöva utbetalas avseende stöd för kvalifikationsåret 2001 parallellt med den nya stödordningen, vilket per helår kan beräknas motsvara ett inkomstbortfall om 1275 mkr.

Med hänvisning till Trafikuskottets betänkande har vi även gjort beräkningar av de budgetmässiga konsekvenserna vid en tidigareläggning av den föreslagna ordningen till den 1 juli 2001. Utöver det föreslagna anslaget om 405 mkr behöver ca 50 mkr tillföras anslaget under år 2001 och 115 mkr för 2002 avseende kvalifikationsåret 2001. Den nya ordningen kommer att gälla andra halvåret 2001 och kan beräknas motsvara ett inkomstbortfall om ca 640 mkr.

Budgettekniskt redovisas stödet som minskade skatte- och avgiftsintäkter på statsbudgetens inkomstsida och påverkar därmed budgetsaldot. Det höjda stödet föreslås finansieras fullt ut inom utgiftsområde 22 – Kommunikationer.

I sammanhanget bör också kostnader för skatteförvaltningens administrativa uppgifter beaktas.

10. Författningsförslagen

Det förslag till rederistöd som arbetsgruppens lämna innebär att Rederinnämnden skall fatta beslut om rederistöd. Stödet består i att arbetsgivarens skattekonto genom myndigheternas försorg krediteras med beslutat stödbelopp. Beslutet om rederistöd innebär alltså i praktiken en minskning av det belopp som arbetsgivaren skall betala in på skattekontot. Regleringen av att stödet får ges ut genom kreditering på skattekontot bör ske genom lag. Det är lämpligt att låta lagen (1999:591) om kreditering av anställningsstöd ändras till att omfatta även rederistöd som beslutats av Rederinnämnden.

Den närmare utformningen av det föreslagna rederistödet bör ske genom förändringar av det nuvarande statliga bidraget till svensk sjöfart. Det bedöms som mest ändamålsenligt att upphäva förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart och istället utfärda en förordning om rederistöd. Därutöver har vissa följdändringar ansetts nödvändiga i instruktionen för Rederinnämnden samt i sekretessförordningen.

1. Författningstext

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

Härigenom föreskrivs att rubriken till lagen (1999:591) om kreditering av 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 rederistöd

Anställningsstöd som beslutats av arbetsmarknadsmyndighet *och rederistöd 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 1 januari 2002.

1.2 Förslag till förordning om rederistöd

Härigenom föreskrivs följande.

Inledande bestämmelse

1 § Rederistöd lämnas enligt denna förordning till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för socialavgifter.

Beslut om rederistöd fattas av Rederinämnden.

Villkor för rederistöd

2 § Rederistöd lämnas till svenska fysiska och juridiska personer samt till svenska partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg som huvudsakligen används

i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten.

Rederistöd lämnas endast till den som ställer utbildningsplatser ombord till förfogande enligt Sjöfartsverkets anvisningar och som har tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

3 § Om det finns synnerliga skäl får Rederinämnden bifalla en ansökan om rederistöd även om de krav som ställs i 2 § inte är uppfyllda.

Om nämnden bedömer att beredskapsskäl skall läggas till grund för ett beslut om att bevilja stöd enligt första stycket, skall nämnden först samråda med Kommerskollegium och Överstyrelsen för civil beredskap.

4 § Innan rederistöd lämnas skall Rederinämnden ha förklarat arbetsgivaren som stödberättigad enligt 2 eller 3 §.

Om nämnden finner det uppenbart att beviljande av rederistöd skulle strida mot syftet med stödet, får nämnden avslå en ansökan om en sådan förklaring trots att de formella kraven är uppfyllda.

Rederistödets storlek

5 § Rederistöd lämnas för sjömän med ett belopp som motsvarar det skatteavdrag enligt skattebetalningslagen (1997:483) som arbetsgivaren skall göra på sjöinkomster samt bidrag till kostnader för socialavgifter enligt socialavgiftslagen (2000:000).

Alt. 5 § Rederistöd lämnas för sjömän med ett belopp som motsvarar det skatteavdrag enligt skattebetalningslagen (1997:483) som arbetsgivaren skall göra på sjöinkomster samt bidrag till kostnader för socialavgifter enligt socialavgiftslagen (2000:000). Bidraget till socialavgifter får endast uppgå till 70 procent av kostnaden för sjömän på fartyg som transporterar även andra passagerare än chaufförer till lastbilar som transporteras med fartyget (passagerarfartyg).

Ansökan och beslut

6 § En arbetsgivare som önskar rederistöd skall senast den 1 november till Rederinämnden inkomma med en ansökan om att förklaras vara berättigad till rederistöd under det kommande kalenderåret. Om det finns särskilda skäl, får en ansökan ges in vid en senare tidpunkt.

Rederinämndens beslut att förklara en arbetsgivare vara berättigad till rederistöd skall förenas med en skyldighet för arbetsgivaren att omgående anmäla förändringar vad avser fartygsförsäkringar och

utbildningsplatser. En förklaring skall omprövas vid ändrade förhållanden.

7 § I en ansökan enligt 6 § skall det anges vilka fartyg ansökan omfattar samt uppgift om hur många utbildningsplatser sökanden kan erbjuda på de fartyg ansökan avser och vilka försäkringar som gäller för fartygen och dess drift. Rederینämnden får begära de ytterligare uppgifter av sökanden som behövs för prövning av ansökan.

Nämnden skall årligen ta ut en avgift på 4 000 kronor för varje fartyg ansökan omfattar.

8 § Efter en förklaring enligt 6 § beslutas rederistöd, efter särskild ansökan, per kalendermånad. En sådan ansökan om rederistöd skall ha kommit in till Rederینämnden senast fem arbetsdagar före den tidpunkt då stödet skall krediteras arbetsgivarens skattekonto enligt 10 § andra stycket. Rederینämnden skall fatta ett preliminärt beslut om det rederistöd som skall utgå under månaden.

Rederistöd får beviljas även om ansökan kommer in vid en senare tidpunkt än den som anges i första stycket.

9 § Senast inom 15 dagar efter det att stödet krediterats arbetsgivarens skattekonto enligt 10 § andra stycket skall arbetsgivaren inkomma med underlag för slutligt fastställande av stödbelopp. Underlaget skall innehålla uppgift om

1. den tid som sökanden bemannat fartyget,
2. kontant bruttolön inklusive skattepliktiga förmåner, det skatteavdrag enligt skattebetalningslagen (1997:483) som arbetsgivaren gjort samt de avgifter som betalats enligt socialavgiftslagen (2000:000), och
3. antal avlönade dagar.

Underlaget skall vara undertecknat av arbetsgivaren samt vara granskat och godkänt av en auktoriserad eller godkänd revisor.

Lämnas inte underlaget in inom den i första stycket angivna tiden förlorar arbetsgivaren rätt till stödbeloppet, om inte Rederینämnden i förväg medgett annan tid för att ge in underlaget.

Hur rederistödet tillgodoförs arbetsgivaren

10 § Rederistöd tillgodoförs arbetsgivaren genom kreditering på sådant skattekonto som har upprättats för arbetsgivaren enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

Rederینämnden skall lämna Riksskatteverket de uppgifter som behövs för krediteringen.

Stödet krediteras arbetsgivarens skattekonto den 12 i månaden efter det att preliminärt beslut om stöd fattats enligt 8 §, med undantag för januari då stödet i stället krediteras den 17.

Övriga bestämmelser

11 § Om någon har fått rederistöd på felaktiga grunder, inte inkommer med underlag enligt 9 § eller om stöd av annan anledning har utgått med för högt belopp skall det som mottagaren fått för mycket betalas tillbaka. Det belopp som skall återbetalas får dras av från stödbelopp som den återbetalningsskyldige därefter har rätt till.

Om det finns särskilda skäl får Rederinämnden helt eller delvis befria den som tagit emot stödet från återbetalningsskyldigheten.

12 § Rederinämndens preliminära beslut om rederistöd får inte överklagas. Andra beslut i frågor om rederistöd får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

13 § Rederinämnden får meddela de ytterligare föreskrifter som behövs för verkställigheten av denna förordning.

1. Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2002, då förordningen (1996:1559) om statligt bidrag till svensk sjöfart skall upphöra att gälla.

2. Äldre föreskrifter gäller fortfarande i fråga om bidrag till inbetald skatt på sjöinkomst och kostnader för socialavgifter som belöper sig på lön och annan ersättning för tiden före den 1 januari 2002.

1.3 Förordning om ändring i förordningen (1989:10) med instruktion för Rederinämnden

Härigenom föreskrivs att 7 och 8 §§ förordningen (1989:10) med instruktion för Rederinämnden skall ha följande lydelse.

7 § Om ett ärende är så brådskande att nämnden inte hinner sammanträda för att behandla det, får ärendet avgöras genom meddelanden mellan ordföranden och minst så många ledamöter som behövs för beslutförhet.

Om detta förfarande inte är lämpligt, får ordföranden ensam avgöra ärendet. Ett sådant beslut skall anmälas vid nästa sammanträde med nämnden.

När nämnden avgör ett ärende med stöd av 3 § förordningen (xxxx) om rederistöd krävs dock att samtliga ledamöter är närvarande.

8 § Nämnden får i arbetsordning eller i särskilda beslut lämna över till ordföranden eller till en föredragande att avgöra ärenden som är av det slaget att de inte behöver prövas av nämnden, däribland ärenden om preliminära beslut enligt 8 § förordningen (xxxx) om rederistöd.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2002.

1.4 Förslag till förordning om ändring i sekretessförordningen (1980:657)

Härigenom föreskrivs att bilagan till sekretessförordningen (1980:657)¹ skall ha följande lydelse.

Bilaga²

Verksamheten består i sekretessen	Särskilda begränsningar i
-----------------------------------	---------------------------

75. stöd enligt förordningen (xxx) om rederistöd eller enligt motsvarande äldre bestämmelser	sekretessen gäller inte beslut i ärenden
--	--

Denna förordning träder ikraft den 1 januari 2002.

¹ Förordningen omtryckt 1998:1333.

² Bilagan senast ändrad 2000:621.