

Dnr RN 10/28:2

24

Näringsdepartementet
Transportenheten
103 33 STOCKHOLM



Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73)

Inledning

Rederinämden inskränker sitt yttrande till de frågor som berör sjöfartsstödet.

Inrättande av en innovationsfond för sjöfarten

Utredaren föreslår (s. 113) att en innovationsfond ska inrättas för att ge stöd med inriktning på innovationer och investeringar av betydelse för den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft. Fonden föreslås bli finansierad genom systemet med sjöfartsstöd, vilket skulle möjliggöras genom att "en viss del av stödet används för innovationer och investeringar istället för att täcka rederiernas driftskostnader". Utredaren anser att "en rimlig nivå för avsättningar till fonden och för en effektiv innovationsverksamhet skulle kunna vara 5 till 10 procent av det nuvarande sjöfartsstödet".

Rederinämden har inget att invända mot inrättandet av fonden som sådan, men är tveksam till förslaget om hur avsättning till fondkapitalet föreslås ske. Dagens sjöfartsstöd består inte av en summa pengar som utbetalas till stödberättigade rederier var månad; stödet utgör en minskad inkomst för statskassan. Stödet består av att Rederinämden, via varje enskilt rederis skattekonto hos Skatteverket, möter rederiets skyldighet att inbetala avdragen skatt och arbetsgivaravgift för sjöinkomst som rederiet är berättigad till sjöfartsstöd för enligt förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.

För att möjliggöra ett sjöfartsstöd enligt utredarens förslag måste nuvarande stöd minskas så att stödberättigade rederier får motsvarande 90-95 procent av det skatteavdrag enligt skattebetalningslagen (1997:483) som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster samt 90-95 procent av kostnader för arbetsgivaravgifter enligt 2 kap. socialavgiftslagen (2000:980) och

allmän löneavgift enligt 1 § lagen (1994:1920) om allmän löneavgift på dessa inkomster. Vidare torde förslaget innebära att Skatteverket varje månad ska samla in kapitalet till den föreslagna fonden från rederiernas skattekonton i och med att rederierna kommer vara tvungna att betala in de 5-10 procent som inte ges i sjöfartsstöd till sitt skattekonto för att kontot ska vara i balans.

Rederinämnden anser att det vore enklare att ställa som villkor för sjöfartsstöd att rederierna varje månad gör en inbetalning till innovationsfonden med ett belopp motsvarande 5-10 procent av det sjöfartsstöd de erhöll föregående månad. Som jämförelse kan nämnas villkoret att rederierna ställer utbildningsplatser till förfogande på sina fartyg för att vara berättigade till sjöfartsstöd.

Rättigheten att få kapital ur fonden borde även kopplas till att enbart gälla fartyg för vilka rederiet erhåller eller kommer erhålla sjöfartsstöd samt nybyggnation av fartyg för vilket rederiet kommer erhålla sjöfartsstöd när fartyget är färdigbyggt, till exempel genom ett krav att fartyget måste flaggas svenskt åtminstone under en bestämd initial minimiperiod.

En sådan ordning innebär att rederierna själva skulle vara delaktiga i processen att främja svensk sjöfart.

Rederinämnden ser inga problem i att administrera utbetalningar ur den föreslagna innovationsfonden i enlighet med utredarens förslag.

Sjöfartsstöd till fler kategorier av fartyg

Utredaren föreslår i avsnitt 7.3.3 (s. 116) att förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd bör ändras för att fler fartygskategorier ska få del av sjöfartsstöd.

Rederinämnden bedömer att förslaget primärt skulle påverka eventuella nyregistreringar i det svenska fartygsregistret. Bland redan registrerade fartyg bedömer nämnden att endast ett mycket litet antal fartyg bli aktuella om man ändrade definitionen i 2 § i förordningen om sjöfartsstöd. Det handlar framförallt om ett litet antal bogserfartyg och mätteknikfartyg. Inom båda dessa kategorier pågår för närvarande utflaggningsprocesser. Rederinämnden bedömer det som osannolikt att dessa processer kommer att avstanna, även om möjligheten till sjöfartsstöd öppnas. När ett rederi väl beslutar att inleda en utflaggningsprocess har denna föregåtts av ett långt planerings- och förberedningsarbete. Det måste sannolikt till mycket stora förändringar för att ett rederi ska återta ett utflaggningsbeslut när det väl har fattats.

Nivån på fartygsflottan

Utredaren anför om den svenska handelsflottans, bl. a. på s. 99 och 108, att den bör bibehållas på dagens nivå. På s. 108 och 109 anges att "[u]nder 2000-talet har antalet fartyg i den svenska handelsflottan varierat inom intervallet 190 till 208 fartyg". Det bör emellertid påpekas att när utredningen tillsattes i början av 2010 fanns det drygt 180 fartyg med svensk flagg som erhöll sjöfartsstöd. Till i dag har den stödberättigade handelsflottan minskat med 17 fartyg. Inom de närmaste månaderna kommer antalet minska med ytterligare minst 10 fartyg då aviserade utflaggningar genomförs. Detta innebär att nivån vid årsskiftet 2010/2011 eller de närmaste påföljande månaderna hamnar på drygt 150 fartyg.

Antal TAP-anställda på svenskflaggade fartyg

På s. 35 anger utredaren att de TAP-anställda under 2009 uppgick till närmare 700 personer och på s. 55 anges antalet till ca 680. Rederinämden har sedan slutet av 2003 kartlagt hur många TAP-anställda på årsbasis som arbetar ombord på de fartyg som får sjöfartsstöd. Under 2009 arbetade 805 TAP-anställda på de fartyg som var stödberättigade. Även om det eventuellt skulle kunna finnas ett litet antal TAP-anställda på något av de svenskflaggade fartyg som inte får stöd, kan det totala antalet TAP-anställda under 2009 inte understiga 805.

Förordningen om sjöfartsstöd

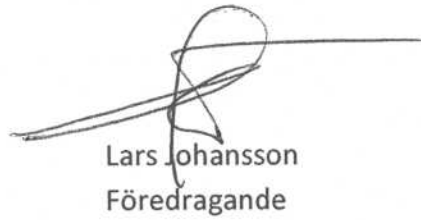
Rederinämden är medveten om att det inte har ingått i utredarens uppdrag att göra en fullständig översyn av förordningen om sjöfartsstöd. Nämnden beklagar detta och vill ta detta tillfälle i akt att något kommentera behovet av en sådan översyn.

Sedan förordningen tillkom har rederinäringen genomgått omfattande förändringar, bland annat innefattande att transportmönstren idag är väsentligt annorlunda än för 10 år sedan. Verksamheter till sjöss handlar idag om mycket annat än bara passagerar- eller varutransporter, annan verksamhet, t.ex. offshoreverksamhet och sjömätning, utgör idag en inte obetydlig andel av svensk sjöfart. Det faktum att förordningen innehåller bestämmelser som medger relativt stort tolkningsutrymme har medfört tillämpningsproblem för såväl Rederinämden som berörda rederier. Detta avspeglas bland annat i att Rederinämdens beslut under senare år överklagats i större utsträckning än tidigare år vilket medfört ett antal längre processer. Domstolarnas beslut har vid ett par tillfällen lett till ändringar av förtydligande karaktär i förordningen. Flera fristående ändringar i en författning riskerar emellertid att rubba författningens systematik. En fullständig översyn av stödförordningen är därför önskvärd.

Detta yttrande har beslutats av Rederinämden. Föredragande har varit Lars Johanson.



Gunilla Malmlöf
Ordförande



Lars Johansson
Föredragande