

Infrastrukturdepartementet
Transportmarknadsenheten
Att: Christina Bergström
103 33 Stockholm
I.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande
Ert diarienummer: I2019/02400/TM

Stockholm 2019-11-14

Remiss Promemoria ändringar i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd

Med anledning av det remitterade förslaget om ändringar i förordningen om Sjöfartsstöd önskar Svensk Sjöfart, Sjöbefälsföreningen, Seko och Sjöfartens arbetsgivarförbund lämna följande gemensamma synpunkter.

Det svenska sjöfartsstödet infördes i sin nuvarande form 2002. I samband med stödets införande konstaterade regeringen att syftet med stödet ”/...är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders handelsflottor” (jmf prop. 2000/01:127). Över tid har vissa mindre justeringar av regleringen skett, bl.a. inkluderades även andra fartyg än last- och passagerarfartyg 2014 i syfte att stödet också ska omfatta specialsjöfarten. I grunden är dock syftet med stödet oförändrat.

Parallellt med införandet av sjöfartsstödet 2002 beslutade arbetsmarknadens parter dessutom om ytterligare åtgärder inom ramen för parternas samverkan för att säkerställa konkurrenskraften för den svenska handelsflottan. De ändringar som nu föreslås i kombination med den nyligen beslutade sänkningen av stödet måste således ses i relation till att stödet ursprungligen var en del av en satsning både från arbetsmarknadens parter och staten i en gemensam satsning för att stärka konkurrensvillkoren för svensk sjöfart. Sjöfartsstödet utgör således, i kombination med de åtgärder som arbetsmarknadens parter kommit överens om, en helt avgörande del för att kunna bedriva rederiverksamhet i Sverige och för att konkurrensvillkoren för svenskflaggade fartyg ska vara någorlunda likvärdiga med de villkor som råder inom övriga länder inom EU. Ramarna för dessa villkor framgår av de regler som man gemensamt tagit fram inom EU och som ytterst syftar till att inom unionen säkerställa förutsättningar som motsvarar de som gäller för global sjöfart. Utan det svenska sjöfartsstödet och de åtgärder som arbetsmarknadens parter vidtagit saknas förutsättningar för att svenska fartyg ska kunna konkurrera med såväl europeiska aktörer på den intraeuropeiska marknaden som med globala aktörer både inom och utom EU.

Ändringar i sjöfartsstödet grundläggande konstruktion och nivå påverkar således de långsiktiga villkoren för att bedriva rederiverksamhet i Sverige och för svenska fartyg. Villkor som måste vara stabila över tid för att möjliggöra långsiktiga investeringar och utveckling för sjöfartsnäringen i Sverige. I och med den nyligen beslutade sänkningen av sjöfartsstödet skapas dock en osäkerhet kring de långsiktiga villkoren i Sverige och därmed en risk dels för att fartyg kan komma att flaggas ut, dels

för en minskad nyregistrering i Sverige. En sådan utveckling vore ytterst olycklig och åtgärder bör vidtas skyndsamt för att förhindra att så sker. En prioriterad åtgärd bör vara att säkerställa långsiktigt konkurrenskraftiga näringsvillkor och därmed återställa nettomodellen.

För att säkerställa att de långsiktiga konkurrensvillkoren i Sverige är jämförbara med andra relevanta EU länder finns dessutom ytterligare åtgärder som bör vidtas för att stärka förutsättningarna för svensk sjöfart, exempelvis en utveckling av det svenska tonnageskattesystemet och införandet av en stämpelavgift istället för nuvarande stämpelskatt.

Övergripande synpunkter kring kommissionens begäran om en ändring av det s.k. flaggkravet

I grunden stöds Kommissionens strävan att säkerställa likvärdiga konkurrensvillkor för företag inom unionen och möjlighet till fri rörlighet inom den inre marknaden. Den fria rörligheten för varor och tjänster, såväl som för medborgare som företag är en grundläggande del av den inre marknaden. En marknad som är mycket viktig för svenska företag, däribland svenska rederier.

Att säkerställa att det är möjligt för svenska företag att bedriva verksamhet på marknaden under samma konkurrensvillkor är centralt och något företagen behöver för att göra detta effektivt möjlighet att flytta resurser mellan länder. Ifråga om de ändringar som kommissionen har begärt finns emellertid stora skillnader mellan länderna inom unionen vad avser socialförsäkring, lönebildning och beskattning. Skillnader finns såväl i hur systemen är uppbyggda som vilka nivåer som gäller. Sammantaget leder detta till olika förutsättningar som sammantaget måste beaktas när grundläggande system ändras. I denna del bör det understrykas att kommissionen möjligen inte fullt ut har bedömt effekterna av de ändringar som nu efterfrågas, då den svenska modellen skiljer sig gentemot de lösningar som finns i flertalet EU länder.

Den rådande principen i Sverige, liksom i andra länder, har varit flaggstatsprincipen. Inom ramen för denna princip är det flaggstaten som ansvarar för att fartyget följer såväl tekniska krav som vilka sociala och skattemässiga villkor som ska råda för ombordanställda. Flaggstatsprincipen är också grunden för merparten av den reglering som finns inom sjöfartsområdet, inklusive villkoren för ombordanställda. Under senare år har det skett en uppluckring av flaggstatsprincipen, vilket skapar otydligheter både för rederierna och för enskilda sjömän. I värsta fall innebär dessa förändringar att enskilda kan komma att hamna i kläm, genom att man inte fullt ut omfattas av sociala trygghetssystem eller genom att man uppbär en nettolön i en stat och beskattas i en annan.

De nu aktuella ändringarna frångår denna grundläggande flaggstatsprincip och är inget som vi vare sig eftersträvar eller efterfrågat. Det noteras dock att det är en ändring som Sverige behöver genomföra för att tillmötesgå Kommissionens krav.

I fråga om bestämmelser avseende social trygghet och vilket lands system som gäller noteras att det anges i den remitterade promemorian att huvudregeln är den att arbetsgivaravgifter – som är en del av de socialavgifter som finansierar systemet för social trygghet – betalas på avgiftspliktig ersättning för arbete som utförs i Sverige. Arbetsgivaravgifter ska också betalas på arbete som utförs i utlandet om arbetstagaren när arbetet utförs omfattas av svensk socialförsäkring enligt bl.a. unionsrätten inom EU eller EES eller enligt avtal med andra stater. I och med att detta innebär att flaggstatsprincipen inte tillämpas fullt ut kan sjöfartsstödet således komma att omfatta också andra fartyg än svenska och enskilda sjömän kan komma att omfattas av flera olika länders lagstiftning. Mot bakgrund av detta

och vad som tidigare anförts finns det skäl att framhålla vikten av att följa upp effekterna av de nu aktuella ändringarna.

Föreslagna ändringar i förordningen om sjöfartsstöd

I § 2 av förordningen föreslås en ändring avseende vilka fartyg som kan omfattas av stödet genom att ”svenskregistrerade fartyg” ersätts med ”fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom europeiska ekonomiska samarbetsområdet”.

Svensk Sjöfart, Sjöbefälsföreningen, Seko och Sjöfartens arbetsgivarförbund menar att ordet *nationellt* i den föreslagna skrivningen bör strykas eftersom det skapar oklarheter kring vilka fartygsregister som avses.

I svensk lagstiftning återfinns exempelvis enbart ett fartygsregister för denna typ av sjöfart och det saknas i förordningen om sjöfartsstöd en tydlig definition av vad som är att betrakta som ett nationellt register. Internationellt finns ett flertal olika typer (eller benämningar på) register, men begreppsapparaten är långt ifrån entydig. Exempelvis är både Cyperns och Maltas register nationella fartygsregister, om än öppna sådana, medan exempelvis Norge och Danmark (utöver ett nationellt register) har s.k. internationella register (NIS och DIS). Registerbegreppet återfinns även i EU lagstiftningen där exempelvis fartyg registrerade i en medlemsstat nämns i den s.k. Cabotageförordningen (EEG 3577/92). Av förordningen framgår dock inte uttryckligen vilka register som avses. I ett meddelande från kommissionen avseende Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03), återfinns dock begreppet medlemsstatsregister, vilket definieras som alla ”första register” i medlemsstaterna samt ”andra register” i medlemsstaterna som omfattas av deras lagstiftning. Den sammantagna bedömningen är att introduktionen av ett icke definierat begrepp riskerar att leda till oklarheter kring hur den aktuella förordningen ska tillämpas, vi föreslår därför att ordet nationellt tas bort.

Ifråga om den föreslagna §3a, så har vi inga synpunkter på förslaget att sjöfartsstöd inte ska utbetalas till företag som befinner sig i ekonomiska svårigheter i enlighet med de generella villkoren för stöd inom unionen. Denna skrivning får dock inte leda till en striktare tolkning i Sverige än vad som är fallet i andra länder. Detta särskilt som motsvarigheten till ett sjöfartsstöd i andra länder är ett nettolönesystem, där motsvarande månatliga provning som finns i Sverige inte blir tillämplig. Svensk Sjöfart, Sjöbefälsföreningen, Seko och Sjöfartens arbetsgivarförbund menar därför att det kan finnas skäl att hänvisa till annan relevant lagstiftning för att förtydliga hur tillämpningen ska ske. Detta då det vore enormt olyckligt om dessa regler leder till en myndighetstillämpning där livskraftiga företag förvägras stöd som de i grunden har rätt till.

Övriga synpunkter

Mot bakgrund av det stora rekryteringsbehov som finns inom sjöfartsbranschen vill vi understryka vikten av att de befintliga kraven avseende praktikplatser som finns att förordningen om sjöfartsstöd tillämpas och följs upp. Detta inte minst mot bakgrund av att hela det svenska maritima klustret, inklusive staten genom myndigheterna, är beroende av ett kontinuerligt tillskott av välutbildade svenskt sjöfolk. Kompetent personal som efter ett antal år av tjänstgöring till sjöss vill gå iland och fortsatt stärka den nationella maritima kompetensen i Sverige. Maritim kunskap och kompetens är nödvändig inte bara för rederier och myndigheter utan även för en bredare krets företag verksamma inom det maritima området, så som inom tillverkningsindustri, hamnar, klassorgan, försäkring m.m.

Vi önskar även ta tillfället i akt att erinra om de synpunkter som föreningen tidigare inkommit med avseende förordningen om sjöfartsstöd och understryka vikten av att dessa genomförs så snart som möjligt. Inte minst är det ytterst angeläget att kvarvarande hinder för att i enlighet med regeringens intentioner vid ändringen av förordningen om sjöfartsstöd 2014 möjliggöra att stödet också ska kunna omfatta specialsjöfarten. Även om det nu förefaller som om följdändringar är nödvändiga i annan lagstiftning, så som exempelvis inom skatteområdet, är det centralt att regeringens intentioner skyndsamt kan realiseras. På motsvarande sätt är det angeläget att den svenska nationella regleringen är modern och skapar en tydlighet kring vilka fartyg respektive vilken trafik som omfattas oavsett om detta är reglerat i skattelagstiftningen eller i förordningen om sjöfartsstöd.

Slutligen önskar Svensk Sjöfart, Sjöbefälsföreningen, Seko och Sjöfartens arbetsgivarförbund att regeringen utan vidare dröjsmål går vidare med delegationen för Sjöfartsstöds förslag kring möjligheten till förhandsbesked avseende sjöfartsstöd. En åtgärd som avsevärt skulle underlätta för rederier som etablerar nya fartyg.

Stockholm som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström

För Sjöbefälsföreningen



Mikael Huss

För Seko



Valle Karlsson

För Sjöfartens Arbetsgivareförbund



Lars Andersson