

Kopia: Ämnesrådet Maria Gelin

2015-10-05

Hemställan om uppföljning av genomförandet av det utökade sjöfartsstödet

Som en del av att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft vidtog den tidigare regeringen en rad åtgärder, bl a ett utökat sjöfartsstöd och en utredning om tonnageskatt. Detta gjordes för att bidra till konkurrensneutralitet för svensk sjöfart gentemot omvärlden.

Den 1 juni 2014 trädde förändringar ikraft i Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd genom SFS 2014:232. Syftet med detta var att kunna inkludera nya sjöfartsverksamheter i det svenska sjöfartsstödet som t ex sjömättningsverksamhet, bogserbåtsverksamhet, kabellägningsverksamhet och mudderverksamhet. Detta är i många fall för Sverige nya typer av sjöfart där svensk sjöfart genom sin kunskap, kompetens och innovationsförmåga kan ta en plats i den tuffa internationella konkurrensen och därmed även skapa nya arbetstillfällen.

Denna utökning av stödet till nya verksamheter välkomnades av sjöarbetsmarknadens parter liksom av berörda rederier som länge önskat se denna förändring. Den nya lydelsen av 2 § i Förordning (2001:770) återges nedan.

2 § Sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att

- *fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden,*
- *fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska,*
- *utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilda fall, och*
- *det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.*

Villkoren i första stycket måste vara uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid för att sjöfartsstöd ska lämnas. Sjöfartsstöd lämnas endast för tid när villkoren är uppfyllda. För bogserbåtar och mudderverk måste verksamheten under mer än halva stödperioden utgöra sjötransport. Förordning (2014:232).

Tyvärr har inte regeringens intentioner att utöka sjöfartsstödet till nya typer av fartygsoperationer fått effekt i praktiken. Parternas uppfattning är att de problem som uppstått beror på Delegationen för sjöfartsstöds (Delegationen) tolkningar av den nya skrivningen av 2 § i Förordningen om sjöfartsstöd. Dessa är av den art att de omöjligt kunnat förutses av vare sig lagstiftaren eller sjöarbetsmarknadens parter.

Delegationen har bl.a. uttalat att:

- Om ett företag väljer att frakta sina produkter på egna fartyg är dessa inte utsatta för internationell konkurrens varför stöd inte skall utgå. Om företaget däremot låter ett rederi frakta produkterna sker en upphandling av trafiken i internationell konkurrens

varför sjöfartsstöd skall utges.

- Ett fartyg som mellan två uppdrag ligger till kaj och som beviljar delar av besättningen att på sin intjänade betalda ledighet få lämna fartyget några dagar inte är i trafik (som är utsatt för internationell konkurrens). Det här får som följd att Delegationen anser att fartyget inte uppfyllt villkoren under minst en månads sammanhängande tid. Detta trots att fartyget finns tillgängligt för marknaden, att de ilandvarande besättningsmedlemmarna på någon timmas varsel kan komma ombord igen och att rederiet har fulla kostnader för hela besättningen. Enligt Delegationen är ett fartyg endast i trafik medan det har uppdrag. Branschens uppfattning är att så länge ett fartyg är klassat i när- eller fjärrfart, har en säkerhetsbesättning anställd och är tillgängligt för marknaden är fartyget i trafik.

Sjöfartens beskaffenhet gör att ett fartyg som är i trafik inte alltid är engagerat i t ex hamnoperationer eller sjöresa. Det förekommer ofta att fartyg ligger stilla till sjöss som fraktsökande i väntan på order. Andra exempel på när fartyg som är i trafik kan bli stillaliggande kan t ex vara när ett fartyg hamnar på demurrage p g a last- och/eller fartygsanhopning i hamnar, inte kan lämna en hamn efter lastning eller lossning p g a strejk bland lots- och/eller bogserbåtspersonal mfl, hindras att lämna en hamn p g a krigshändelser, kvarhålls p g a myndighetsåtgärder, beslagtas av pirater mm.

Att det enligt 2 § sista stycket i förordningen endast är bogserbåtar och mudderverk som har ett seglationskrav bortser Delegationen från.

- Enligt 1 § i förordningen lämnas Sjöfartsstöd till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Trots att Skatteverket uttalat att väntetidslön under vissa förutsättningar är att betrakta som sjöinkomst väljer Delegationen att bortse från detta med hänvisning till att uttalandet bara är en uppfattning från en enskild tjänsteman. Detta trots att det är en rättslig expert på Skatteverkets rättsavdelning på huvudkontoret som explicit uttalar sig på verkets vägnar.
- Innan förändringarna i förordningen trädde i kraft beviljades kärnbränsleavfallsfartyget Sigyn under hela sin tid sjöfartsstöd. Dess efterträdare Sigrid beviljas inte stöd med hänvisning till att det inte är utsatt för internationell konkurrens.

Utöver att den utökning som tidigare regering infört fått den effekt som eftersträfvats har dessvärre ovanstående tolkningar även lett till att fartyg som tidigare aldrig har ifrågasatts nu har erhållit lägre stöd än tidigare eller helt förlorat sitt sjöfartsstöd.

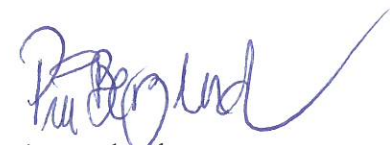
Vi, sjöarbetsmarknadens parter, inser att det inte alltid är lätt för Delegationen att förstå hur sjöfartsbranschen fungerar. För att bredda sjöfartskompetensen i Delegationen hemställer vi om att Delegationen snarast tillförs ledamot med kommersiell sakkunskap i sjöfartsfrågor.

Avsikten med förändringen av förordningen var att utöka kretsen som kan erhålla sjöfartsstöd och inte att inskränka rätten för de som tidigare var berättigade till stöd. Därför hemställer sjöarbetsmarknadens parter att Regeringen skyndsamt antingen utfärdar tillämpningsanvisningar eller förändrar ordalydelsen i förordningen så att det klarare framgår vilka fartyg som är stödberättigade och under vilka förutsättningar.

Vi önskar i detta sammanhang även peka på den utveckling som sker gällande mindre specialfartyg i nischbranscher där man t ex fraktar arbetare, material och förnödenheter ut till vindkraftsparker eller sjömättningsfartyg. Detta är en nisch som växer och där det håller på att etableras ett spännande kluster i Sverige. Exempel på sådana företag är Marin Mätteknik och Northern Offshore Services (NOS). I och med att dessa fartyg ofta har en bruttodräktighet under 100 hemställer vi om att 64 kap. 3 § i inkomstskattelagen ändras så att även fartyg om minst en bruttodräktighet om 20 istället för 100 kan omfattas av sjöinkomst och därmed vara stödberättigade. Detta skulle leda till analogi med förhållandena i Danmark, ett land där för övrigt många av NOS´ fartyg tvingats flaggas av detta skäl.

Göteborg och Stockholm dag som ovan

Föreningen Svensk Sjöfart



Pia Berglund

Sjöfartens Arbetsgivareförbund



Lars Andersson

Sjöbefälsföreningen



Mats Jäderland

Seko



Tomas Abrahamsson