



2010:17



STATSKONTORET

Stadig eller flexibel kurs?

– Om sjöfartspolitik i sex länder





MISSIV

DATUM
2010-07-29
ERT DATUM
2010-04-12

DIARIENR
2010/69-5
ER BETECKNING
N2010:01/2010/5

Utredningen om sjöfartens
konkurrensförutsättningar (N 2010:01)
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Uppdrag att göra en jämförande internationell studie

Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar (N 2010:01 har gett Statskontoret i uppdrag att göra en jämförande studie av andra länders åtgärder för att stärka konkurrenskraften för fartyg under det aktuella landets flagg. En kartläggning ska göras av sådana åtgärder i Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland. Vidare ska en analys göras av ett urval av dessa länder som har haft en omfattande inflaggning respektive utflaggning.

Statskontoret överlämnar härmed rapporten *Stadig eller flexibel kurs? – Om sjöfartspolitik i sex länder* (2010:17).

Generaldirektör Yvonne Gustafsson har beslutat i detta ärende. T.f. utredningschef Anna Karlgren och utredare Pia Bergdahl, föredragande, var närvarande vid den slutliga handläggningen.

Yvonne Gustafsson

Pia Bergdahl

Sammanfattning	3
1 Bakgrund	6
1.1 Den svenska sjöfarten	6
1.2 Statskontorets uppdrag	7
1.3 Hur vi har arbetat	8
1.4 Mått på sjöfart	8
2 Sjöfartsmarknaden	10
3 Sjöfartspolitik och sjöfartspolitiska åtgärder	12
3.1 Flaggregister	14
3.2 EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter	15
3.3 Blandbesättning och kollektivavtal	18
3.4 Kontrollverksamhet	19
4 Kartläggning av sjöfartsvillkor i sex länder	20
4.1 Storbritannien	22
4.2 Nederländerna	30
4.3 Finland	38
4.4 Tyskland	45
4.5 Danmark	51
4.6 Norge	59
4.7 Sammanfattande kommentarer	71
5 Varför flaggar man in i Danmark och ut i Norge?	75
5.1 Marknad och marknadsstrategi	76
5.2 Kostnader	78
5.3 Kompetens, tillgång på knowhow	79
5.4 Flexibilitet och stabilitet	80
5.5 Kvalitetsregister, nätverkseffekter och symbolvärden	82
5.6 Arbetsrätt och fackliga skäl	82
5.7 Politiska skäl	83
5.8 Stabil flexibilitet – kommentarer och slutord	84
Referenspersoner och huvudsakliga källor	86
Bilaga	88
Uppdraget	88

Sammanfattning

Statskontoret har i denna rapport gjort en jämförande studie av andra länders åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Rapporten har gjorts på uppdrag av Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar. Den syftar till att ta del av sjöfartspolitiska erfarenheter inom EU- och EES-området och ge underlag för utredningens fortsatta överväganden. Vi har kartlagt sjöfartspolitiska åtgärder i Storbritannien, Tyskland, Nederländerna, Danmark, Finland och Norge. Nästan alla länder har haft en stor eller mycket stor inflagging i sina fartygsregister särskilt under senare år. Med utgångspunkt från främst förhållandena i Danmark och Norge har vi analyserat orsaker till in- och utflaggning. Danmark representerar här ett land som har haft en relativt omfattande inflagging under senare år. I Norge har däremot utvecklingen gått åt andra hållet och fartyg har flaggat ut ur norska register.

Det är givetvis svårt att uttala sig om orsakerna till företags affärsmässiga beslut. Till viss del kan man uttolka registrens egenskaper och attraktivitet genom de regelverk som sätter villkoren. Men i lika stor utsträckning bör orsaker sökas i mjuka faktorer som inte går att läsa ut i reglerna. I intervjuer med redare, myndigheter och fackliga företrädare lyfts särskilt fram sådant som marknadssituationen, tillgång till kompetens och know-how samt arbetsrätt och fackliga skäl. Från i stort sett samtliga håll betonas också ”helheten” i regelverk och villkor, liksom betydelsen av att registret ska kunna betecknas som ett ”kvalitetsregister”.

Såväl kostnadsskillnader som olika skatteeffekter väger också tungt. Skillnaderna i detta hänseende mellan de fartygsregister vi har undersökt är dock inte särskilt stora. Varken i detaljer eller mer generellt kan sådana variationer enligt vår mening ensamt förklara det ena registrets dragningskraft framför det andra. De något högre bemanningskostnaderna i det norska NIS-registret

jämfört med det danska DIS-registret skulle dock kunna vara ett undantag.

Till de mer enskilt avgörande faktorerna hör enligt vår mening skillnader i flaggregistrens stabilitet och flexibilitet. Regelverket för det danska registret har utformats i detalj redan från början, och det har i stort förblivit oförändrat. Samtidigt beskrivs det som tillräckligt flexibelt t.ex. vad gäller regler kring den verksamhet som får bedrivas i registret och under dess stödordningar för att ge utrymme för successiv utveckling. Man vet således vad man har att hålla sig till och kan planera därefter.

NIS-regleringen har däremot successivt förändrats, enligt vissa till och med till det sämre. Det gäller inte minst turerna kring det norska tonnageskattesystemet. Utfästelser om reglering för att hantera stora obeskattade reserver som inte infriades har uppenbarligen bidragit till att dra ner förtroendet för NIS-registret, inte bara hos de som redan flaggat in utan också från potentiella aktörer.

En minst lika avgörande faktor verkar vidare vara politiska skäl. Ett flaggregister som är uppbyggt kring villkor som inte är väl förankrade hos beslutsfattarna väcker uppenbarligen viss tvekan. Samtidigt noterar vi att vikten av att sluta upp kring den slutliga lösningen sannolikt ökar solidariteten i systemet och bidrar till att de som redan finns i fartygsregistret väljer att stanna kvar.

De sjöfartspolitiska åtgärderna i de sex länderna liknar varandra. Även om skillnaderna varit ganska stora inledningsvis har system och stödåtgärder blivit alltmer lika. EU:s riktlinjer för statsstöd till sjöfartstransporter är sannolikt ett viktigt skäl till detta. Medlemsstaterna inom EU/EES förefaller heller inte konkurrera med varandra i särskilt stor utsträckning. Utflaggning mellan medlemsstaterna är inte lika vanligt som att man väljer att flagga ut till tredje land.

En del skillnader mellan de sex länderna finns alltså, t.ex. när det gäller krav i anslutning till flaggregistren. Danmark, Norge

och Tyskland har vid sidan om ett nationellt register också ett internationellt andreregister. Men även de andra ländernas register är öppna för fartyg av utländsk nationalitet.

Med undantag för den finska tonnageskatten som ännu avvaktar Kommissionens prövning, är alla stödsystem godkända och följer EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter. Eftersom riktlinjerna inte är utformade som detaljregler, kan systemen ändå skilja sig åt. Det gäller t.ex. Danmarks något mer generösa gränser för inchartrat tonnage. Ett annat exempel är Finlands bemanningsstöd som får ges utan begränsningar till anställda av alla nationaliteter på lastfartyg. Vidare har det norska tonnageskattesystemet till helt nyligen haft en rad särregler och effekterna av ändringen från år 2008 har inte hunnit slå igenom. Fortfarande finns dock skillnader, t.ex. att det krävs ett särskilt i Norge registrerat bolag för den för tonnageskatten kvalificerade verksamheten.

Översikt sjöfartsåtgärder

	Register	Beskattning	Bemannning	Utbildning	Övrigt
UK	Öppet (ej int fart)	Tonnageskatt (EU-modell)	nettolön, lokala avtal	Krav på praktik, avgifter	Kundansvarig, myndighets-svc
NL	Öppet	Tonnageskatt (EU-modell)	nettolön, lokala avtal,	Befälsutb Filippinerna Avtal om praktik	Regel-förenkling
FI	Finskt/parall ell	Finsk tonnageskatt, ändrad 2010	nettomodell, lokala avtal	Avtal om praktik	
TY	Tyskt/ISR	Tonnageskatt (EU-modell)	nettomodell, lokala avtal		KG-funds
DNK	DAS/DIS (ej krav int fart)	Tonnageskatt (EU-modell)	nettolön i DIS, lokala avtal	Avtal om praktik	Regel-förenkling
NO	NOR/NIS	Norsk tonnageskatt, ändrad 2008	bemanningsstöd i NIS, nettolöner i NOR lokala avtal	Krav på praktik, avgifter	24 h service

1 Bakgrund

1.1 Den svenska sjöfarten

Den svenska sjöfarten, liksom all sjöfart, är en i hög grad konkurrensutsatt verksamhet. Möjligheterna att konkurrera på den internationella sjöfartsmarknaden bygger i grunden på att rederierna ges likvärdiga konkurrensförutsättningar. Trots att sjöfart i mycket stor utsträckning styrs av internationella regler och konventioner varierar konkurrensförutsättningarna kraftigt mellan olika länder och i det regelverk som hör flaggstaterna till. Utöver kostnadsskillnader i olika länder påverkas sjöfarten av att många länder bedriver en mer eller mindre utvecklad sjöfartspolitik med åtgärder som kommit att påverka konkurrensförutsättningar mellan handelsflottorna i olika flaggstater.

Den nationella sjöfartspolitiken och därtill hörande sjöfartspolitiska åtgärder syftar till att stärka konkurrensförutsättningarna både för sjöfart under landets flagg och för andra maritima näringar. Fartygsregistren inom EU är t.ex. utformade på olika sätt med olika krav på fartyg och verksamhet. De kan vara helt nationella som det svenska eller öppna för utländskt ägande. Med internationella register (andraregister) brukar följa särskilda regler eller åtgärder för vissa fartyg, exempelvis särskild företagsbeskattning (tonnageskatt) eller lättnader för bemanningskostnader, men stödåtgärder förekommer även utan sådan koppling. I Sverige finns t.ex. ett särskilt sjöfartsstöd till rederier som innebär att stöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst, kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.

Trots detta är kostnaderna för att driva sjöfart enligt svenska bestämmelser och regler högre än i många EU-länder och betydligt högre i jämförelse med flertalet länder utanför EU och

EES-området. Under senare år har också en stor andel av de nybyggda fartygen flaggats i andra register än det svenska. Detta är en utveckling som bl.a. bidragit till en åldrande svensk fartygsflotta och allt färre fartyg under svensk flagg sett över en längre tidsperiod.

Mot denna bakgrund har regeringen tillsatt en utredning för att se över konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg. Utredaren ska särskilt belysa riskerna för och konsekvenserna av en ökad utflaggning av fartyg under svensk flagg. Utredaren ska lämna förslag på åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft och bl.a. ta fram förslag på hur ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna utformas. Utredaren ska också belysa frågor som har betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sjöfartsområdet i Sverige och överväga frågor om rekrytering, utbildning och forskning av betydelse för den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Utredningen ska redovisa sitt uppdrag senast 27 oktober 2010.¹

1.2 Statskontorets uppdrag

Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar har efter överenskommelse gett Statskontoret i uppdrag att göra en jämförande internationell studie av andra länders åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Uppdraget syftar till att ta del av sjöfartspolitiska erfarenheter från några inom sjöfarten viktiga grannländer inom EU- och EES-området och ge underlag för utredningens fortsatta överväganden.

Uppdraget omfattar två delar. Dels ska en kartläggning av sjöfartspolitiska åtgärder göras i Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland. Med utgångspunkt i kartläggningen ska i en andra fas en analys göras av ett urval av dessa länder som har haft en omfattande

¹ Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar, N2010:01

inflaggning respektive utflaggning. Analysen ska omfatta konsekvenser av byten från nationellt register och belysa faktorer som har varit avgörande vid bytet. Urvalet av länder för analysen ska ske i dialog med utredningen.²

1.3 Hur vi har arbetat

Som underlag för kartläggningen har vi i första hand använt webbaserad och annan tillgänglig information från ansvariga myndigheter och andra berörda organisationer i de olika länderna. Förutom sjöfartsmyndigheter eller ansvariga ministerier är det t.ex. redareföreningar och fackliga organisationer. Materialet har kompletterats och kvalitetssäkrats genom direktkontakter med berörda myndigheter och organisationer.

De två länder som efter kartläggningen valdes ut för en närmare analys var Danmark och Norge. Vi har vid besök i dessa båda länder träffat och intervjuat företrädare för sjöfartsmyndigheterna. Vidare har vi intervjuat företrädare för den danska redareföreningen och det norska rederiförbundet, liksom de fackliga organisationer som organiserar sjöfolk och sjöbefäl i de båda länderna. (se Referenspersoner och huvudsakliga källor).

1.4 Mått på sjöfart

Mått inom sjöfarten baseras på antingen fartygens vikt- eller volymkapacitet. Begreppet tonnage eller registerton är ett enhetslöst rymdmått som anger fartygets storlek eller volym. Det används också i dagligt tal för att uttrycka storleken på fartygsbeståndet. Bruttotonnage (gross tonnage, GT) eller bruttodräktighet är fartygets totala inneslutna rymd, dvs. lastförmåga inkl. framdrift. Måttet används huvudsakligen för statistikändamål. Nettotonnage (NT) eller nettodräktighet är ett

² Uppdrag att göra en jämförande internationell studie, 2010-04-12, bilaga

framräknat mått på fartygets utrymme för last, passagerare och djupgående. Det uttrycker fartygets intjänandeförmåga (lastförmåga exkl. framdrift) och används uteslutande för avgiftsberäkning. Dödvikten (deadweight ton, dwt) är vikten i (metriska) ton och mäter fartygets maximala lastförmåga.

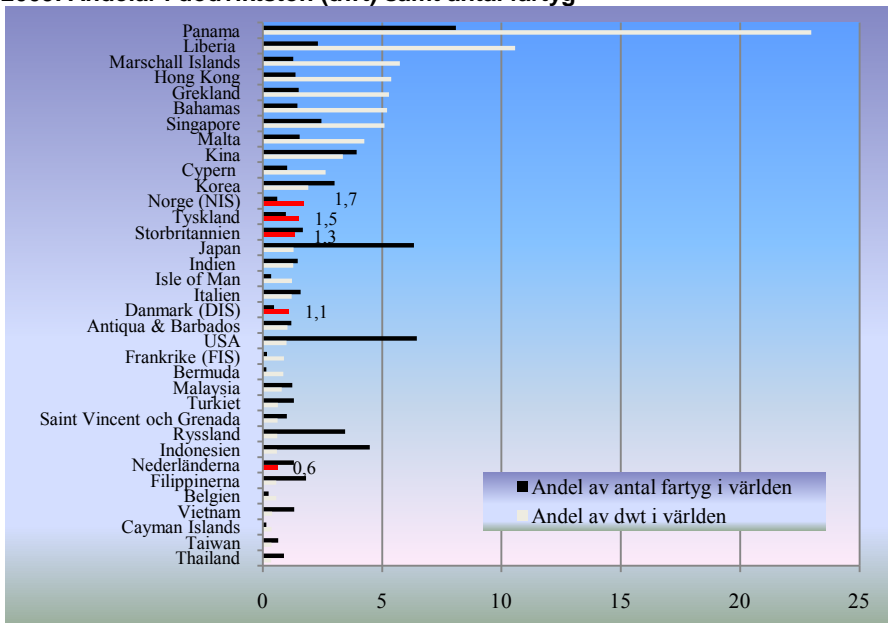
I denna rapport används måtten bruttotonnage eller dödvikt för att illustrera storleken på respektive lands flotta, beroende på vad som funnits tillgängligt i statistiken. Även om måtten inte är exakt lika är skillnaderna mellan dessa inte större än att de kan ge rimliga jämförelser. Vi presenterar också, där sådan statistik funnits tillgänglig, hur många fartyg som finns registrerade i de olika fartygsregistren. Medan storleken uttryckt i bruttotonnage eller dödvikt uttrycker flottans totala last- eller intjänandeförmåga bidrar uppgifter om antalet fartyg till att beskriva hur flottorna skiljer sig åt vad gäller typ av fartyg och verksamhet.

2 Sjöfartsmarknaden

Utvecklingen inom sjötransporter har under senare år varit stark. Väsentliga drivkrafter är hög tillväxt i Asien, en god konjunktur i västvärlden och ett ökat behov av sjötransporter inom Europa. Sjöfartens utveckling går på många sätt hand i hand med utvecklingen inom världsekonomin. Under de senaste 70 åren har antalet fartyg i världshandelsflottan ökat trefaldigt och det samlade tonnaget har nästan åttafaldigats.

Av de 35 största sjöfartsstaterna/territorierna mätt efter antal inflaggade fartyg står Panama för nästan 23 procent av världsfloTTan och Liberia för drygt tio procent (se diagram 2.1).

Diagram 2.1. De 35 största flaggstaternas andelar av världsfloTTan 1 jan 2009. Andelar i dödviktston (dwt) samt antal fartyg



Källa: Lloyd's register - Fairplay

Totalt uppgår antalet fartyg i yrkestrafik till ca 90 000. Hälften av dessa används för fiske eller inom offshoreindustrin. Drygt 35 000 fartyg används för att frakta gods mellan städer, länder, kontinenter och världsdelar. En absolut merpart av den sjöburna handeln utgörs av lågförädlad gods. Jordbruksprodukter, råmaterial och olika typer av energiprodukter (olja, förädlad olja och kol) står för ca 90 procent av transportbehovet.

Sjöfartsmarknaden kan delas i olika marknadssegment beroende på vad som transporteras, t.ex. containersjöfart, olje- och tanksjöfart, bulktransporter, sjöfart för offshoreindustrin, färje- och kryssningstrafik. Fartygen har också olika geografisk räckvidd – i inrikes kustfart, mellan näraliggande länder t.ex. inom EU, (s.k. short-sea-shipping) eller i internationell oceangående fart. Mycket av trafiken går i s.k. trampfart eller på kontrakt medan annan är mer tidtabellsbunden (färjor) eller linjebunden som stor del av containertrafiken.

De senaste åren har inneburit goda förutsättningar för i princip samtliga marknadssegment. En viktig orsak är en positiv utveckling för den globala världsekonomin, med en ökad handel som följd. Under år 2005 ökade den samlade världshandeln (produkter och tjänster) med 3,6 procent, att jämföra med rekordökningen på 7,5 procent under år 2004. Den snabba ekonomiska inbromsningen i slutet av år 2008 och i början av år 2009 innebar att många företag fick ställa om sina planer från expansion till kostnadsreduktion. Hela förloppet påverkades således tydligt av finanskrisens effekter.

3 Sjöfartspolitik och sjöfartspolitiska åtgärder

Sjöfartspolitikerna i olika länder går i huvudsak ut på att förbättra konkurrensförutsättningarna för den inhemska flottan genom att minska kostnadsskillnader och jämna ut villkoren i förhållande till andra konkurrerande flaggstater. Många stater i Europa har svårt att möta konkurrensen från sjöfartsnationer utanför EU vilka har en betydligt lägre kostnadsnivå. Till detta kommer en icke obetydlig skattekonkurrens mellan såväl stater inom EU som i förhållande till tredje land.

Huvudsakligen handlar de sjöfartspolitiska åtgärderna om att förbättra skattevillkoren för rederierna. Här kan t.ex. nämnas den s.k. tonnageskatten. I en kapitalintensiv verksamhet som sjöfart kan investeringar på skattemässiga grunder lätt leda till insolvens. Tonnageskatten syftar därför till att utjämna skattebördan mellan åren och bidra till att företagen kan investera på kommersiell istället för på skattemässig grund.

Tonnageskatt enligt EU-modell

Tonnageskatt innebär befrielse från traditionell bolagsskatt för den verksamhet som enligt regler som anges i de olika systemen är kvalificerad för tonnageskatt. Normalt är det sjöfartstransporter med last- och passagerarfartyg samt därmed nära anknuten verksamhet. Enligt den tonnageskattemodell som är vanlig i EU utgår skatten från en beräknad schabloninkomst baserad på nettotonnaget för de fartyg som ingår i kvalificerad verksamhet. Icke kvalificerad verksamhet beskattas på vanligt sätt. Systemet är valfritt och alla företag inom en koncern måste välja tonnageskatt samtidigt. Överföringar och transaktioner mellan företag inom och utanför systemet får inte förekomma (den s.k. armlängdsprincipen). Tonnageskatten gäller under en viss bindningstid, vanligen tio år. Utträde ur systemet i förtid, t.ex. om verksamheten eller fartyget av olika skäl inte längre kan anses som är kvalificerad, utlöser den latent skatteskuld (obeskattade reserver) som rederiet hade vid inträdet. Annars innebär systemet normalt att obeskattade reserver vanligtvis kan lösas upp eller skrivas av mot förluster under den stipulerade bindningstiden.

Sjöfart är också i övrigt en kostnadstung verksamhet. Förutom underhåll och investeringar i fartyg och andra kapitalkostnader är t.ex. bunkerkostnader och andra kostnader för fartygens framdrift

tunga poster. Därtill kommer kostnader för registrering och certifiering. Kontroller av att fartygen uppfyller krav på säkerhet, miljö, arbetsmiljö och sociala förhållanden från såväl flaggstat som hamnstat är också del av de löpande kostnaderna. Ett sätt att hålla nere kostnader för oväntade kontroller och bli föremål för kostsam fördröjning i hamn är att undvika att hamna på Paris MOU:s³ s.k. svarta lista.

På en svart, grå respektive vit lista offentliggörs den inbördes placeringen för enskilda flaggstater efter hur flaggstatens fartyg har klarat hamnstatskontrollen. Fartyg som inte följer regler eller uppvisar brister i säkerhet, miljö, arbetsförhållanden etc. kan hållas kvar i hamn tills bristerna åtgärdats eller förbjudas att trafikera ett område. En plats på vitlistan betyder att flaggstaten har väsentligt färre fartyg som hållits kvar i hamn än genomsnittet medan en plats på svarta listan innebär att flaggstaten har väsentligt fler kvarhållanden än genomsnittet. Grålistan visar flaggstater som ligger på genomsnittet. På vilken lista ett fartyg är placerad och den individuella placeringen på listan används bl.a. till att avgöra huruvida ett fartyg ska inspekteras före andra eller i större utsträckning än andra.⁴

Kostnader för bemanning är en av få kostnader som redaren har möjlighet att påverka. Regler kring anställning och anställningsvillkor liksom kostnads- och lönenivåerna i den aktuella flaggstaten avgör i hög grad storleken på bemanningskostnaderna. Stora skillnader i bemanningskostnader

³ *Paris MOU* består av 25 deltagande sjöfartsmyndigheter och omfattar de vatten som tillhör Europas kustländer samt Nordatlanten mellan Nordamerika och Europa. *Tokyo MOU* omfattar på motsvarande sätt vatten och hamnstater i Asien, Sydostasien och Stilla-havsregionen. De syftar till att eliminera användningen av undermåliga fartyg genom ett harmoniserat system för hamnstatskontroll.

⁴ Paris MoU vita lista innehåller för närvarande (2008) 38 flaggstater och Bermuda, Frankrike, och UK ligger överst. Tyskland ligger på femte plats följd av Finland, Danmark och Sverige som 7, 8 och 9. Holland ligger på tolfte plats och Norge på artonde plats. Den svarta listan innehåller 19 flaggstater med Folkrepubliken Korea, Bolivia och Albanien längst ner.

mellan olika flaggstater förekommer därför. På den internationella sjöfartsmarknaden har kostnaderna för ombordanställda uppskattats till endast omkring hälften av de svenska. (Läs mer om bemanningskostnader i avsnitt 3.3 Blandbesättning och kollektivavtal.)⁵

3.1 Flaggregister

Alla handelsfartyg registreras i ett fartygsregister. De för normalt flaggstatens flagga och är föremål för detta lands lagar. Ett fartyg med svensk flagg anses således vara svenskt territorium oavsett var det befinner sig i världen. Det finns både nationella (stängda) fartygsregister, dvs. enbart för inhemskt ägda fartyg, och (nationella) öppna fartygsregister där såväl det egna landets som utlandsägda fartyg får registreras. Termen öppen är dock inte alltid helt rättvisande, eftersom det för registrering ofta medföljer krav om att ägandet på olika vis ska vara kontrollerat från registreringslandet eller inom ett område med anknytning till registreringslandet, t.ex. EU/EES. Fartygsregister som saknar sådan anknytning, s.k. genuine link, till de företag som får registrera sina fartyg i registret, benämns av den internationella transportarbetarefederationen (ITF) som bekvämlighetsregister.

Vissa länder har vid sidan av sitt nationella register också ett internationellt (andra) fartygsregister där både egna fartyg och utlandsägda fartyg får registreras. Till sådana register finns ofta knutet olika former av specialregler och särskilda stöd som syftar till att utjämna villkoren för internationellt konkurrensutsatt sjöfart.

Men även om både de s.k. öppna registren och de internationella andrarestren primärt har utformats i syfte att locka till sig både inhemskt och utländskt tonnage finns stödåtgärder också för fartyg i de nationella (stängda) registren, liksom stödåtgärder helt

⁵ Samhällsekonomisk analys av sjöfartsstöd, Andersson och Forsblad, juni 2010

utan flaggkrav. Det går därför inte att enkelt sätta gränser för ett visst flaggregister (och dess attraktivitet) och de sjöfartspolitiska stödåtgärder som finns i det aktuella landet. Det är också svårt, vilket denna rapport kommer att visa, att spåra orsaker till in- eller utflaggning enbart utifrån regler och villkor knutna till flaggregistret.

Fartygsregister enligt internationell rätt

Fartygsregistret regleras i internationell och nationell rätt (FN konventioner, sjölag) och är ett register över fartyg för yrkesmässig användning. Enligt FN:s havsstatskonvention ska varje stat fastställa villkoren för att dess nationalitet skall tillerkännas fartyg samt villkoren för rätten att föra dess flagg. Det måste föreligga ett verkligt samband mellan staten och fartyget. Rederiet skall ha sitt säte i den stat vars flagg det för eller bedriva sin huvudsakliga affärsverksamhet i sagda stat (**fast driftställe**). Registret innehåller uppgifter om storlek, art, byggnadsår, byggnadsland, klassningssällskap m.m. I registret antecknas också rättigheter och skyldigheter förknippade med fartygen, t.ex. inteckningar och lån i fartyg. Även om förteckningen av fartygens flagga och nationalitet (**flaggregister**) och förteckningen över rättigheter och inteckningar (**rättighetsregister**) ofta finns i samma register förekommer det att flaggregistret och rättighetsregistret har delats upp i två olika delar. Därigenom är det lättare att tillfälligt registrera ett fartyg under annan flagg och undvika konflikter om ägande och fördelning av rättigheter.

3.2 EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter

Medlemsstater inom EU har sedan länge haft olika stödsystem för att stödja sin sjöfart. Inte minst gäller det s.k. tonnageskatt som infördes redan år 1959 i Grekland. Införandet av tonnageskatt följdes särskilt under 1990- och 2000-talen av flera andra medlemsstater.

För att samordna och försöka få bort skillnader i medlemsstaternas sjöfartsåtgärder har EU utarbetat riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter inom gemenskapen. De första kom år 1998. Nu gällande riktlinjer från år 2004 anger de ramar som kommissionen tillåter, men anger inte i detalj hur stödet ska utformas. Staterna får själva utforma sitt stöd så länge det inte överskrider vad som anges i riktlinjerna. Även om riktlinjerna utgår från de generella statsstödsreglerna ger riktlinjerna för

sjöfartsstöd betydligt vidare ramar för medlemstaternas stödgivning. EU-stödet syftar främst till att hävda sjöfarten inom EU i konkurrensen från tredje land. Stödanordningarna får dock inte negativt påverka övriga medlemsstater eller i onödan riskera att snedvrider konkurrensen mellan medlemsstaterna. Stödet ska anmälas till och godkännas av kommissionen innan det får införas. Eftersom riktlinjerna inte är utformade som detaljregler och prövning sker individuellt för varje medlemsstat kan godkända stödsystem i de olika länderna skilja sig åt.

Flaggkrav

Stöd och skattelättnader får som huvudregel endast ges om fartygen går under flagga i en medlemsstat inom EU. Undantag kan tillåtas i särskilda fall eller om den ekonomiska och strategiska förvaltningen av de berörda fartygen är förlagd inom EU. Stödmottagande företag bör åta sig att öka eller upprätthålla den andel av tonnaget som förs under en medlemsstats flagga. Kravet gäller inte om andelen tonnage flaggat i en EU-stat överstiger 60 procent.

Verksamhet och verksamhetsområde

Stöd får ges till sjötransporter, dvs. transporter av passagerare och gods till sjöss. Även annan verksamhet i direkt anknytning till sjötransporter omfattas, t.ex. bogsering, muddring och oljeplattformar liksom s.k. ship management. Fartyg som får del av stöd måste uppfylla internationella krav och krav i gemenskapsnormer, inbegripet sådana som gäller säkerhet, tillförlitlighet, miljöprestanda och arbetsförhållanden ombord.

Huvudsakligen gäller riktlinjerna internationella sjötransporter. Även s.k. närsjöfart (short sea shipping), dvs. fart på hamnar i Europa eller mellan dessa och hamnar i icke-europeiska länder vars kust angränsar till Europa, kan under vissa villkor få stöd.

Företagsbeskattning och investeringsstöd

Företagsskatt kan ersättas av s.k. **tonnageskatt**, dvs. beskattning av en schabloninkomst som räknats fram baserad på fartygens nettotonnage. Bolagsskatten får därigenom i princip reduceras till noll.

Investeringsstöd till t.ex. fartygsanskaffning är också tillåtet i viss utsträckning. Det kan t.ex. gälla investeringar i miljö- eller säkerhet som går utöver obligatoriska internationella krav.

Bemanningsstöd och utbildningsstöd

Bemanningsstöd får ges genom antingen befrielse från inkomstskatt och sociala avgifter (**nettolöner**) eller nedsättning eller återbetalning av inkomstskatt och sociala avgifter (**nettomodellen**). Vidare får visst annat stöd ges i anslutning till bemanningskostnader, t.ex. stöd för hemresor.

Stödberättigade är EU/EES-medborgare eller bosatta i EU/EES. Stöd gäller även sjöfolk som är skattskyldiga eller vars arbetsgivare är skyldiga att betala socialförsäkringsavgifter i en medlemsstat.

Stöd får också ges i viss utsträckning till utbildning och till forskning. Dock gäller utbildningsstöd ombord endast övertalig besättning.

Huvudprinciperna i EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjöfart

- Öppna register och konkurrens på lika villkor inom EU.
- Stöd får ges till sjötransporter och viss verksamhet med nära anknytning. Det finns inget absolut krav på internationell färd utan stöd får även ges till närsjöfart.
- Företagsskatt får reduceras till noll och ersättas av tonnageskatt. Det finns i princip inget flaggkrav om andelen EU-flaggat tonnage överstiger 60 principer.
- Inkomstskatt och sociala avgifter till sjömän får reduceras till noll. Stödet får ges på fartyg med EU-flagg och till EU-medborgare eller som är skattskyldig i EU.
- Subventioner är i princip förbjudet men investeringsstöd och stöd till utbildning och forskning får ges i viss utsträckning.

3.3 Blandbesättning och kollektivavtal

För de anställda ombord i ett fartyg gäller det lands lagar där fartyget är registrerat. I stor utsträckning styrs regler om bemanning och arbetsförhållanden av krav i internationella konventioner som i stort sett samtliga stater inom västvärlden har anslutit till. Huvudsakligen finns dessa i IMO:s STCW-konvention (Standards for Training, Certification and Watchkeeping) och ILO:s konvention MLC (Maritime Labour Convention). Den senare innehåller anställnings- och arbetsvillkor om t.ex. minimilön, arbetstider, semester och villkor för vistelsen ombord och slår ihop samtliga hittills gällande ILO-konventioner.

Övriga villkor för anställningen, huvudsakligen löner och lönenivåer, regleras normalt i kollektivavtal. Kollektivavtalen, som förhandlas mellan arbetsgivareorganisation och arbetstagarorganisation ger samma lön och villkor för alla inom en viss kategori. De utgår normalt, och om inget annat avtalas, från de kostnader och övriga förhållanden som gäller i det land där fartyget är registrerat.

ITF:s kollektivavtal

Det internationella transportarbetarförbundet (International Transport Federation, ITF) försöker få till stånd så många kollektivavtal som möjligt med särskilt intresse för de bekvämlighetsflaggade fartygen. De avtal som ITF tecknar är av två slag, ITF:s standardavtal och TCC-avtal (total crew cost).

Standardavtalet utgår från lönenivåerna för sjömän i det land där det egentliga ägandet av fartygen ligger. *TCC-avtalen* kan vara av många slag. De utgår från den kostnads- och lönenivå som gäller i de länder varifrån arbetskraften hämtas samt fartygets trafikområde.

Blandbesättning

Genom antingen detta lands lag eller avtal mellan arbetsgivare och fack i det berörda landet finns i vissa flaggstater möjlighet att ombordanställa sjömän som är medborgare och bor i ett annat land till lokala avtal och villkor. Med lokala avtal kan bemanningskostnaderna minska för rederierna genom att löner och andra anställningsvillkor anpassas eller mer närmar sig till den löne- och kostnadsnivå som gäller i det land där sjömannen bor. Lokala avtal om sådan s.k. blandbesättning närmar sig normalt ITF:s TCC-avtal. I Sverige och i de nordiska länderna tillämpas normalt avtal motsvarande ITF:s standardavtal.

3.4 Kontrollverksamhet

Sjöfartsmyndigheten i respektive flaggstat ansvarar för tillsynen över gällande lagstiftning och internationella krav. Det är dock vanligt att myndigheten har delegerat att utföra kontroller och inspektioner av fartygen till privata klassningssällskap. I samtliga här undersökta länder finns ett antal sådana av myndigheten certifierade klassningssällskap. Med kontorsnät och personal på plats över stora delar av världen kan de ofta ge bättre och snabbare tillgång till inspektörer i utländsk hamn än vad myndigheterna kan. Detta bidrar till att hålla kostnaderna för inspektioner nere. (se ruta Klassningssällskap)

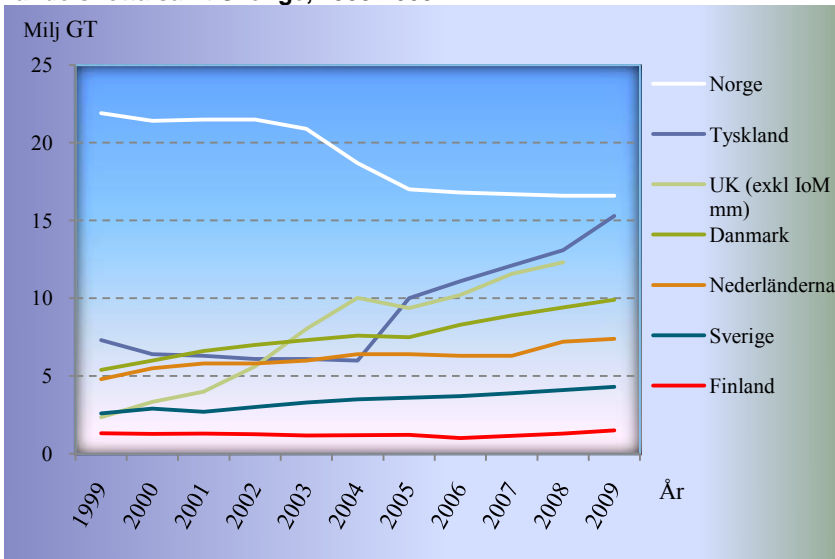
Klassningssällskap

Benämning på organisationer som tar fram och implementerar regler för fartygs och andra marina installationers egenskaper, s.k. fartygsklass. Syftet är att säkerställa att de tekniska förutsättningarna är goda ur ett säkerhetsperspektiv. Klassningssällskap används också i en offentlig funktion och erhåller därvid certifiering av myndighet att utföra offentlig tillsyn enligt delegation av myndigheten (s.k. Recognised Organisations, RO). Bland de stora klassningssällskapen återfinns t.ex. Lloyds Register, Det Norske Veritas och Germanischer Lloyd.

4 Kartläggning av sjöfartsvillkor i sex länder

I avsnittet ”sjöfartsmarknaden” visade diagram 2.1 att fem av de sex länder som jämförs i denna studie tillhör de 35 största sjöfartsnationerna i världen. Norge, Tyskland och Storbritannien innehar platserna 12 - 14 med mellan 1,3 och 1,7 procent av världsfloTTan, medan Danmark (1,0 procent) och Nederländerna (0,6 procent) innehar platserna 19 och 29. Finlands (liksom Sveriges) sjöfart är för liten för att nå upp till de 35 största. Nedan visas tillväxten i handelsflottan i de sex här jämförda länderna. Samtliga länder förutom Norge har haft en uppåtgående utveckling fram till år 2009. Framförallt Tyskland ökade kraftigt från år 2004 då stora investeringar inom sjöfarten initierades.

Diagram 4.1. Utvecklingen av fartygsbeståndet i sex länders handelsflotta samt Sverige, 1999-2009.



Källa: Lloyd's register – Fairplay

Anm: UK exkl Isle of Man är en uppskattning då IoM har exkluderats och statistik fanns enbart t.o.m 2008

Nedan visas i statistik avseende år 2005 hur nationaliteten på de rederier som registrerar fartyg är fördelat i några av de här undersökta ländernas fartygsregister. Statistiken har kompletterats med uppgifter från Norge för år 2010. Som framgår består registren till huvuddel av fartyg ägda av nationella rederier och utflaggning till andra mellan medlemsstater är inte så vanligt. Om rederier flaggar ut fartyg till andra register är det vanligt att välja ett register med någon form av anknytning till rederiets hemland. Det gäller t.ex. brittiskt (UK) ägda fartyg som i stor utsträckning är flaggade i Isle of Man och som också syns i tabellen.

Tabell 4.1 Nationalitet på rederier som registrerar fartyg i olika fartygsregister, 1 jan 2005 (Norge juli 2010)

Fartygsregister	Nationalitet på rederier			
Storbritannien	Storbritannien 55 %	Danmark 9 %	Tyskland 8 %	Norge 5 %
Isle of Man	Storbritannien 42 %	Grekland 23 %	Japan 16 %	Tyskland 8 %
Tyskland	Tyskland 97 %			
Holland	Holland 53 %	Tyskland 23 %	Storbritannien 4 %	Norge 4 %
Danmark	Danmark 95 %	Sverige 2 %	Grekland 1 %	
Norge*	Norge 75 %	Storbritannien 3 %	Sverige 3 %	Singapore 3 %

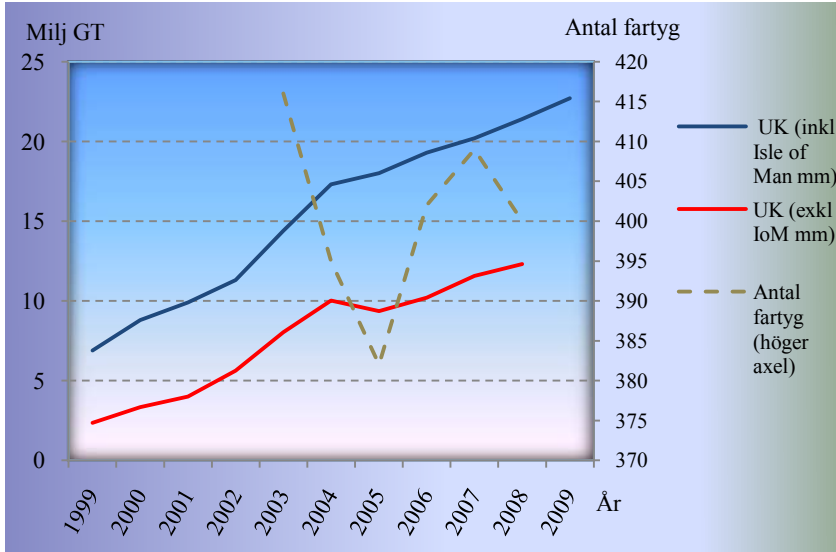
Källa: The Danish Maritime Cluster, Oekonomi- og Erhvervsministeriet, juni 2006. Specialkörning hos ISL. Uppgifterna bygger på andelar mätt i dwt för fartyg över 1000 dwt i de olika registren. Andelarna summerar inte till 100 % utan visar de mest förekommande nationaliteterna i resp register.

* Kompletterat med uppgifter från Norges rederiförbund. Avser NOR och NIS, juli 2010.

4.1 Storbritannien⁶

Storleken på den UK-registrerade flottan har ökat kraftigt sedan år 1998, från 2,4 milj. GT till 12,3 milj. GT 2008. År 2008 var medelåldern på fartygen 17 år, där de yngsta fartygen var containerfartyg på 7,8 år.⁷

Diagram 4.1.1 Utveckling av fartygsbeståndet i den brittiska handelsflottan 1999-2009



Källa: Lloyd's Register Fairplay

År 2009 arbetade uppskattningsvis 26 700 briter i aktiv tjänst till sjöss. Av dessa arbetade nästan två tredjedelar på däck eller i maskin medan återstoden var anställda för andra uppgifter ombord. Antalet befälslever på praktikplatser har ökat märkbart på senare år, från under 500 år 1999/2000 till 960 år 2008/09. År 2009/2010 sjönk dock antalet till omkring 700 år 2009/10.

⁶ Uppgifterna i detta avsnitt gäller sjöfart och fartyg registrerade i det Förenade kungariket (UK), dvs. Storbritannien inkl. Nordirland. I denna rapport används dock, där inget annat anges, begreppen Storbritannien, brittisk (motsv.) för att beskriva nation och nationalitet.

⁷ Transport Statistics Report, Maritime statistics 2008, Department for Transport

Historiskt sett har den brittiskregistrerade flottan minskat kraftigt men på senare år har utvecklingen vänt upp igen. Mellan december 2000 och december 2007 ökade den brittiska (UK) flottan med över 50 procent från 417 till 646 fartyg och med en tredubbling av tonnaget efter en lång nedåtgående period. Den brittiska sjöfartsmyndigheten förklarar uppgången huvudsakligen med införandet av tonnageskatt år 2000. Införandet var en del av ett åtgärdspaket som syftade till att stimulera till registrering under brittisk (UK) flagg och vända den negativa trenden för den brittiska (UK) flottan.⁸

4.1.1 Flaggregister

Fartyg i det brittiska (UK) registret behöver inte ägas av brittiska intressen. Handelsfartyg kan registreras i registrets del I och del IV (bareboat charter av utlandsregistrerade fartyg). Medborgare i brittiska inklusive brittiska territorier eller medborgare i EU/EES eller bolag etablerade inom EES-området eller inom det brittiska territoriet får registrera fartyg. Om ägarna inte är bosatta i Storbritannien måste en ägarnas representant utses som antingen är en fysisk person bosatt i Storbritannien eller är ett EU-bolag⁹ med hemvist i Storbritannien.

4.1.2 Tonnageskatt och annan bolagsbeskattning

Tonnageskatt

I Storbritannien kan ett rederiföretag välja mellan traditionell beskattning och tonnagebeskattning. Rederier som beskattas i Storbritannien med kvalificerade verksamheter och fartyg som har sin strategiska och kommersiella drift från Storbritannien kan välja tonnageskatt.

⁸ Public Accounts Committee, 44th report, MCA response to growth in the UK merchant fleet, 8 juni 2009 www.parliament.uk.

⁹ A company incorporated in one of the EEA countries; European Economic Interest Groupings.

Kvalificerad verksamhet och fartyg

Ett kvalificerat fartyg måste vara sjögående, dvs. certifierat för navigering till sjöss av en behörig myndighet. Därtill ska vara på minst 100 GT. Det finns inget krav på att fartygen ska gå i internationell fart.

Kvalificerad verksamhet är last- eller passagerarfart eller bärgning och liknande marin assistans till sjöss. Även andra typer av transporter med anknytning till sjöfart eller nödvändiga för sjöfart är kvalificerade för det engelska tonnageskattesystemet. Vidare är även fartyg som ingår i s.k. poolsamarbeten med andra rederiföretag kvalificerad för tonnageskatt.¹⁰

Genom en senare ändring tilläts även vissa nya typer av fartyg i systemet, t.ex. havsgående muddringsfartyg och standby-båtar. Bogserbåtar som används mer än halva tiden i hamnfart uteslöts samtidigt. Offshore aktiviteter kvalificerade för tonnageskatt skulle fortsättningsvis hänföras till vad verksamheten handlar om istället för typ av fartyg. Det innebar ökade möjligheter att inkludera s.k. multifunktionsfartyg. Dessutom blev nu också fartyg med säkerhetsuppgifter (Emergency Response and Rescue Vessels) tillåtna i systemet.¹¹

Den strategiska och kommersiella driften av fartyg som ägs eller hyrs (chartras in) på time-, voyage- eller bareboat-kontrakt¹² ska

¹⁰ Poolen är en samarbetsform mellan olika rederier där ofta varje enskilt fartyg/företag är för litet för att effektivt kunna utföra transporter kostnadseffektivt. Vanligtvis bildas en pool med fartyg som har liknande storlek, kapacitet eller lastkategori.

Pooladministrationen, t.ex. ett av rederierna, är den part som för de andra deltagarnas räkning sköter kontraktering med olika lastägare. Genom att på detta sätt kunna erbjuda en större flotta än vad den enskilda fartygsägaren har kan man sätta samman effektivare transportlösningar både för lastägaren och för fartygsägaren. Genom poolsystemet ges även små redare möjlighet att delta med effektiva transportlösningar.

¹¹ HM Revenue & Customs. Legislative Changes in 2005 (TTM01030)

¹² De svenska termerna är tidsbefraktning, resebefraktning och skeppslega men här används fortsättningsvis de engelska uttrycken. De avser olika avtalsformer där befraktaren ingår hyres- eller fraktavtal med en redare. Ett *tids- eller resebefraktat* fartyg hyrs med bemanning, drift och underhåll för viss tid eller vissa resor. *Bareboat*

vara förlagd till Storbritannien. Ett enskilt företag eller en koncern vars tonnage till mer än 75 procent består av inchartrade fartyg är dock inte kvalificerat för tonnageskatt.

Under vissa omständigheter får även fartyg som har chartrats ut på bareboatkontrakt på maximalt 3 år till bolag utanför koncernen men som tillfälligtvis inte används räknas in under ägarrederiets tonnageskatt.

Flaggkrav eller krav på hemvist

Det finns inget flaggkrav kopplat till tonnageskatt i Storbritannien. Däremot gäller att andelen tonnage flaggat i EU inte får minska om denna andel ligger under 60 procent. (Se närmare om EU:s riktlinjer i avsnitt 3.2.) Regeringen kan också besluta om att flaggkrav ska gälla för ett visst år. Sådant undantag gällde t.ex. för år 2008 vilket betydde att endast fartyg flaggade i UK-registret kunde välja tonnageskatt detta år. Vidare måste bogserbåtar och muddringsfartyg kvalificerade för systemet (dvs. huvudsakligen utanför hamnfart) vara flaggade i UK-registret.

Beräkning av skatt

Den beskattningsbara vinsten beräknas som en schablon enligt följande:

För varje dag och per 100 NT upp till 1,000 NT	0,60 GBP
1,001 - 10,000	0,45 GBP
10,001 - 25,000	0,30 GBP
25,000 och däröver	0,15 GBP

Den dagliga vinsten multipliceras med antal dagar i drift (för ett normalår 365 dagar). Motsvarande beräkning görs för varje fartyg i drift. Totalbeloppet utgör rederiets teoretiska tonnageskattevinster för räkenskapsåret och beskattas med vanlig

eller skeppslega innebär att fartyget hyrs obemannat och där befraftaren svarar för bemanning och drift av fartyget.

företagsskatt. Skattesatserna varierar beroende på företagets totala vinst och antalet företag inom en koncern.¹³

Övrig beskattning

Tonnageskatten ersätter både den skattejusterade kommersiella vinsten/förlusten på sjöfartsinkomsten och beskattningsbara inkomster från tillgångarna i fartyg. Vinster som beskattas med tonnageskatt är därmed sådana som härrör från kärnverksamhet såsom drift av egna fartyg och andra nödvändiga sjöfartsaktiviteter i anslutning till dessa liksom övrig verksamhet som är kvalificerad för tonnageskatt. Även vinster från försäljning av fartyg beskattas med tonnageskatt. Sådana vinster kan utnyttjas för avskrivning på ersättningsfartyg som anskaffas senast 6 år från försäljningen. Andra vinster i ett tonnageskattat företag beskattas på vanligt sätt.

Latent skatteskuld beskattas inte och avdrag kan inte medges för förluster som uppkommit innan bolaget gick in i tonnageskattesystemet.

Tidsperioder

Tonnageskattning 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 tonnageskattning kan ett företag förnya valet. Perioden förlängs då löpande. Om företaget väljer att träda ur systemet före utgången av denna period beskattas det med traditionell skatt.

¹³ Med traditionell beskattning är bolagsskatten 31 %. För bolag som har en vinst understigande 455 656 EUR är skattesatsen 21 %. (Tonnageskatteutredningen, SOU 2006:20)

Koncernregler

Om ett företag väljer att träda in måste alla övriga företag inom koncernen också göra det. Vidare tillämpas den s.k. armlängdsprincipen som förhindrar koncernbidrag och andra transaktioner mellan företag inom systemet och de som står utanför.

Ökande avskrivningar

Utanför tonnageskattesystemet tillämpas i Storbritannien en metod med ökande avskrivningar (reducing balance basis) istället för en linjär metod med samma avskrivningsbelopp varje år. Således får en årlig avskrivning göras motsvarande 25 procent av t.ex. ett fartygs återstående värde. Jämfört med den linjära metoden kommer fartyget därmed att kunna skrivas av snabbare.

4.1.3 Bemanning och bemanningsstöd

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.¹⁴ I den maritima strategin aviserar regeringen dock en översyn av avsaknad av flaggkrav för att stimulera till anställning av brittiska sjömän. Likaså vill man se över det geografiska området så att även offshore och fart mellan UK och EU-hamn (short sea shipping) omfattas av bemanningsstöd.

Blandbesättning

Genom lagreglering är det möjligt att anställa utländska sjömän enligt lokala avtal på UK-registrerade fartyg. För närvarande diskuteras och bereds ett förslag till ändringar i den brittiska diskrimineringslagstiftningen som i ett huvudalternativ innebär ett förbud mot differentierade löner för utlänningar, bl.a. sjömän på brittiskflaggade fartyg.¹⁵ Om förslaget genomförs kommer det

¹⁴ Shipping: UK Policy, House of Commons Library, Standard note, last updated 2010-02-23 samt www.hmrc.gov.uk

¹⁵ Review of Stakeholders Evidence on Differential Pay in the Shipping Industry, Susan Carter (External Panel), May 2010.

menar man från redarhåll leda till kraftigt ökade bemanningskostnader och en ökad utflaggning. Fackliga företrädare, som länge har krävt denna ändring, välkomnar dock förslaget och ser inte några större risker för att brittiska sjömän kommer att förlora sin sysselsättning. Oavsett vilken part som har rätt kommer sannolikt en ändring att ha stor eller avgörande inverkan på incitamenten för inflaggning i Storbritannien.

Bemanningskrav

Det finns inga krav på brittisk nationalitet på besättningen på brittiskregistrerade fartyg. Befälhavaren på s.k. strategiska fartyg – ro-pax, produkttankers, större passagerarfartyg och större fiskefartyg – måste dock vara medborgare i antingen EU, EES eller i ett NATO-land.

Utbildning

Ett villkor kopplat till tonnageskatten är att ett enskilt företag eller koncern måste åta sig att hålla ett visst antal praktikplatser på varje fartyg. Minimiåtagandet är att på befälssidan rekrytera och utbilda en kadett per år för varje 15-tal anställda befäl på fartyg under tonnagebeskattning. Praktikanter ombord får inte ingå i minimibesättningen. Praktikanterna måste vara medborgare i EES och i huvudsak bosatta i Storbritannien. Om det finns särskilda skäl kan skyldigheten att åta sig viss utbildning bytas ut mot en avgift, ursprungligen satt till £500 per månad och kadett plus en administrationsavgift om £50. Utbildningsåtagandet för manskap anpassas efter olika rederiers verksamhet och fastställs av en särskild arbetsgrupp som är partssammansatt.

SMART

Det s.k. SMART-programmet (Support for Maritime Training) för fartyg flaggade i UK-registret och bemannade med brittiska (UK) sjömän är en överenskommelse initierad av rederibranschen och sjöfackförbunden. Regeringen bidrar här till

finansiering av utbildningen. Åren 1999-2002 uppgick denna till 18,6 MGBP och 2008-09 till 12,4 MGBP, den senare motsvarande ca 43 procent av kostnaderna för utbildning av engelska befäl. Stödet uppdateras årligen. I november 2009 aviserade regeringen en ökning av det statliga utbildningsstödet så att det bättre skulle motsvara de verkliga kostnaderna för utbildning av sjömän.¹⁶

Sjöanställda ombord på fartyg som går på utländska hamnar är undantagna från krav på arbetstillstånd. Vidare har rederierna rätt till statligt stöd för att täcka sjöanställdas resekostnader till och från fartyget.¹⁷

4.1.4 Övrigt

Det är den brittiska sjöfartsmyndigheten som har huvudansvaret för tillsyn och kontroll över sjöfarten, men den har delegerat visst tillsynsansvar till av myndigheten certifierade klassningssällskap som också utför kontroller och inspektionsbesök. (Se även avsnitt 3.4 Kontrollverksamhet)

År 1999 infördes ett särskilt program (compliance scheme) som innebär att klassningssällskapen kan förenkla och minimera kontroller och certifieringsprocedurer i samband med registrering. För att få delta i programmet måste vissa krav vara uppfyllda. En särskild Customer Account Manager (kundansvarig) hjälper rederiet genom hela administrationsprocessen i samband med fartygsregistreringen.¹⁸

¹⁶ Department for Transport, HC Deb 12 November 2009, cc638-39W

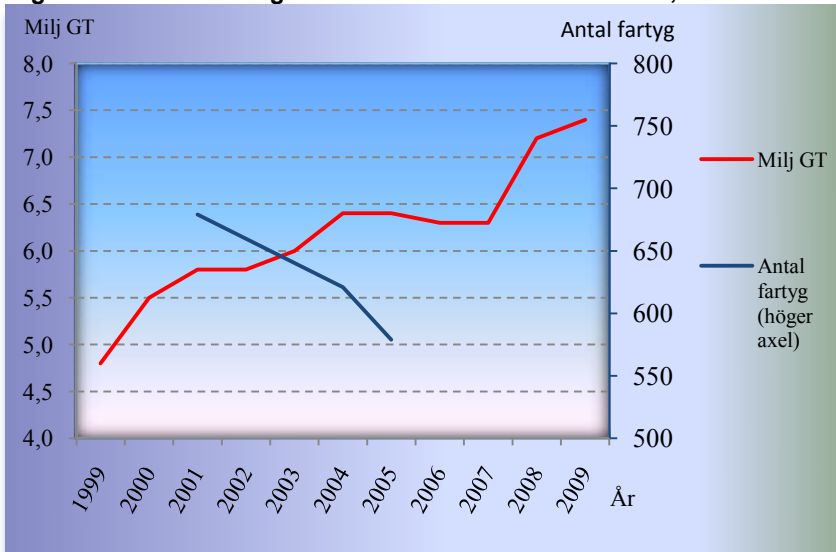
¹⁷ White paper on the Future of Transport, *British Shipping: Charting a new course*, British Government, Department for Transport, juli 1998

¹⁸ UK Parliament standard note updated 2010.

4.2 Nederländerna

År 2009 fanns i det holländska registret ca 0,6 procent av världsfloTTan (mätt i bruttotonnage, GT). Omkring 900 fartyg eller 55 procent av den holländskkontrollerade floTTan är registrerad under holländsk flagg. FloTTan har en genomsnittlig ålder av 10 år och består i stor utsträckning av mindre fartyg med en genomsnittlig storlek av omkring 10 000 GT.¹⁹

Diagram 4.2.1. Utveckling av den holländska handelsfloTTan, 1999-2009.



Källa: Lloyd's Register Fairplay för tonnage och The Danish Maritime Cluster – an Agenda for growth för antalet fartyg.

Anm: Uppgifter om antalet fartyg finns endast för åren 2001, 2004 och 2005.

Sedan år 2003 har Nederländerna haft en svagt ökande inflaggning som dock tilltagit efter år 2007.²⁰ Av totalt ca 22 000 anställda i sjöfartssektorn år 2008 var ca 6 000 eller en dryg fjärdedel av holländsk nationalitet. Givet att 55 procent av den

¹⁹ Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management, June 2008

²⁰ Lloyds Register 1999-2009

holländskkontrollerade flottan finns registrerad i det holländska fartygsregistret skulle andelen holländska sjömän på fartyg under holländsk flagg vara omkring 15 procent. Antalet holländska sjömän har dock minskat på senare år. Tillgången på utbildad arbetskraft har av sjöfartsmyndigheten bedömts vara otillräcklig för att möta efterfrågan (år 2008).

En rad sjöfartspolitiska åtgärder har vidtagits för att stärka sjöfartsnäringens internationella konkurrenskraft. År 1996 infördes t.ex. tonnageskatt, sänkning av bemanningskostnader, lättnader i regler för bemanning (ombordbefattningar och nationalitet på besättningen) samt slopades nationella särkrav om fartygssäkerhet och miljöskydd. Åtgärderna syftade inte bara till att behålla den existerande flottan utan även till att utveckla sjöfartsnäringen så att den kan bidra till ekonomisk tillväxt och sysselsättning i Nederländerna. I sin maritima strategi har Nederländerna till exempel haft mer fokus på att stimulera till holländskt ägande än till holländsk flagga.

År 2008 tog regeringen ett nytt grepp och i den maritima strategin *Responsible Shipping and a Vital Fleet* presenteras ett femtiotal olika sjöfartspolitiska åtgärder som ska stimulera till utveckling och tillväxt i det maritima klustret.²¹

4.2.1 Flaggregister

Holland har endast ett fartygsregister, Dutch Register. Det holländska fartygsregistret är dock öppet för andra än holländskägda fartyg.

Handelsfartyg, passagerarfartyg och fritidsbåtar över en viss storlek får registreras i det holländska fartygsregistret. Fartygen ska ägas av företag eller medborgare i EU/EES. Fartyg kan också ägas av företag eller personer utanför EU/EES-området som

²¹ Maritime Transport Policy Paper of the Netherlands. *Responsible Shipping and a Vital Fleet*. Ministry of Transport, Public Works and Water Management, June 2008

enligt avtal mellan det aktuella landet och EU har etableringsrätt i EU/EES. Ägare av fartyg, rederier och managementbolag, måste ha ett fast driftställe (huvud- eller filialkontor) i Nederländerna som lyder under holländsk lag. (se avsnitt 3.1 om Fartygsregister enligt internationell rätt)

Registrering i det holländska fartygsregistret måste föregås av godkännande från en av de sju certifierade klassningssällskap som finns i Holland. (se avsnitt 3.4 om Klassningssällskap) Godkända fartyg för holländsk flagg och följer holländsk sjölag. Reglerna bestäms av internationella och konventionsstyrda regler.

Bareboatregistrering

Fartyg på bareboat charter får också registreras utan begränsning i det holländska registret. En representant för det inchartrande företaget måste finnas med ett fast driftställe i Nederländerna. I övrigt gäller samma villkor för nationalitet och hemvist som för ägda fartyg. Dubbelregistrering av sådana fartyg är möjlig under villkor att inga lagkonflikter uppstår mellan ursprungsregistret och de regler som gäller för det holländska registret. För att dubbelregistrering i kombinerade rättighets- och flaggregister krävs således särskild reglering i ursprungsregistret för att undvika konflikter t.ex. när det gäller fördelningen av rättigheter/inteckningar i fartyg. (se avsnitt 3.1 om Fartygsregister enligt internationell rätt)

4.2.2 Tonnageskatt och annan bolagsbeskattning

Tonnageskatt

Det holländska tonnageskattesystemet innebär att sjöfartsinkomsten bestäms utifrån storleken på tonnaget istället för på det intjänade resultatet. Det infördes år 1996 och kom då att fungera som mall för EU:s riktlinjer om statligt stöd till

sjöfart. (Se avsnitt 3.2 om EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter).

Kvalificerad verksamhet och fartyg

För att kvalificera för systemet ska verksamheten och inkomsterna kunna hänföras till sjögående fartyg i internationell fart. Även ship management, verksamhet i nära anknytning till sjögående sjöfart, som bogsering och bärgning liksom service transporter får ingå i tonnageskattesystemet. Systemet omfattar även fartyg som ingår i poolsamarbeten.

Fartyg som är kvalificerade att ingå i tonnageskattesystemet är sådana som rederiet äger eller delvis äger eller som rederiet chartrar in på bareboat-basis. Även fartyg som är inchartrade på time- eller voyage kontrakt kan ingå.

Flaggkrav eller krav på hemvist

Det finns inget flaggkrav, dvs. fartygen behöver inte vara registrerade i det holländska fartygsregistret, men också här gäller EU:s riktlinjer om att andelen EU-registrerat tonnage inte får minska till under 60 procent. Den strategiska, tekniska och kommersiella (ekonomiska) driften av fartygen ska däremot vara placerad i Holland.

Beräkning av skatt

Tonnageskatten baseras på en schabloninkomst. Den beräknas utifrån varje fartygs nettotonnage och per dag i drift enligt en glidande skala enligt följande.

Fartygets nettotonnage (NT)	Schabloninkomst per 1000 NT/dag
0 – 1 000 NT	€ 9.08
> 1 000 – 10 000 NT	€ 6.81
> 10 000 – 25 000 NT	€ 4.54
> 25 000 – 50 000 NT	€ 2.27
> 50 000	€ 0.50

Den framräknade schabloninkomsten beräknad på detta sätt beskattas med normal holländsk bolagsskatt (27-31%). Vidare har man i det holländska systemet infört en 75-procentig rabatt på skattesatserna ovan för rena ship management-företag.²²

Övrig beskattning

Inkomster från försäljning av fartyg beskattas inte särskilt utan ingår i tonnageskattesystemet. Vinster och förluster i tonnageskattesystemet är neutrala och systemet medger inga förlustavskrivningar eller nedskrivningar av tillgångar i fartyg. Aktiviteter som är kvalificerade för och bedrivs inom systemet kan därmed inte resultera i ytterligare skattekostnader. Däremot beskattas latent skatteskulder, dvs. tidigare upparbetade skatter för t.ex. överavskrivningar som rederiet hade då man trädde in i systemet, då man träder ut ur systemet i förtid (se nedan).

Tidsperioder

Tonnageskatten gäller efter ansökan för en tioårsperiod i taget och rederiet kan därefter antingen välja tonnageskatt ytterligare tio år eller återgå till normal beskattning utan skattekonsekvenser. Om rederiet däremot väljer att träda ut ur tonnageskattesystemet före den bindande tioårsperioden, kan detta ge upphov till skattekostnader.

Koncernregler

Armlängdsprincipen tillämpas och den tonnagebeskattade verksamheten måste hållas strikt isär från verksamhet som inte är tonnagebeskattad. Om ett företag inom en koncern väljer tonnageskatt måste alla andra företag i den aktuella koncernen också göra det.

Ökande avskrivningar

Rederier som väljer att inte ansluta till tonnageskattesystemet får, om de uppfyller kriterierna för tonnageskatt, använda sig av den

²² Responsible Shipping and a Vital Fleet, 2008.

s.k. ökande avskrivningsmetoden. Den tillåter en årlig avskrivning mot inarbetade vinster på maximalt 20 procent av anskaffningsvärdet på fartyget. Om vinsten inte når upp till eller motsvarar avskrivningen får den lyftas fram till nästkommande år. Även detta system är bindande för en tioårsperiod.

4.2.3 Bemanning och bemanningsstöd

Det holländska skattesystemet innehåller en subvention för bemanningskostnader för fartyg flaggade i det holländska fartygsregistret. Arbetsgivaren tillåts behålla en andel av skatt inkl. sociala avgifter för ombordinkomster till kvalificerade sjömän (befälhavare, befäl och manskap). För holländska sjömän och sjömän skattskyldiga i Nederländerna som är bosatta i ett EU/EES-land är andelen 40 procent. För utländska sjömän bosatta utanför EU/EES och som är skattskyldiga i Nederländerna är andelen 10 procent. Denna åtgärd reducerar arbets- och bemanningskostnaderna för ombordanställda till i princip nettolönen. Reduktionen får kombineras med undantag från skatt för sådana sjömän som arbetar delar av året utomlands eller på utländska fartyg. Den får också i viss mån användas på vissa specialfartyg som muddringsfartyg som arbetar till sjöss.

För sjömän från tredje land, vilka inte är bosatta i Nederländerna, uttas ingen skatt. Rederiet erlägger en socialavgift för dessa sjömän om 1,3 procent av lönen (sjuklön och sjukpension).²³

Blandbesättning och utbildningsstöd

Genom lagreglering (undantag i utlännings- och anställningslagen) och kollektivavtal (två stycken) är det också möjligt att anställa utländska sjömän (befälhavare, befäl och manskap) till lokala avtal på holländskregistrerade fartyg.²⁴

²³ Den svenska sjöfartspolitik, Interdepartemental arbetsgrupp inom Fi, S, N under ledning av Anders Lindström, 2001.

²⁴ Responsible Shipping and a Vital Fleet, 2008.

Den holländska regeringen och den holländska redareföreningen har i en överenskommelse utsett Filippinerna till "andraland" för sjömän i den holländska handelsflottan. Den holländska och den filippinska regeringen har vidare träffat ett bilateralt avtal om anställning av filippinska sjömän på holländska fartyg. The Palompon Institute of Technology (PIT) på Filippinerna utbildar och rekryterar filippinska behöriga befäl för den holländska flottan, delfinansierat av holländska redare och i samarbetet med Rotterdam Shipping and Transport College. Den holländska regeringen har vidare aviserat en översyn av satsningen för att bestämma om framtida statligt stöd till verksamheten.

Vidare har den holländska regeringen aviserat vissa åtgärder för att upprätthålla eller höja kvalitet på sjöfartstutbildningen, t.ex. ett kompensationsprogram för att täcka kostnader för introduktionsutbildning för ombordpraktikanter.

Slutligen har den holländska redareföreningen (KNVR) nyligen annonserat sina avsikter att garantera satsningar och platser för "traineeships". KNVR och de sjöfackliga förbunden har också gemensamt initierat ett "Seafarers' Labour Market Taskforce".²⁵

4.2.4 Övrigt

Regeringen har gjort en rad åtgärder som syftar till att minska den administrativa bördan i samband med kontroll och tillsyn inom flaggstaten. För närvarande finns sju certifierade klassningssällskap som utför fartygskontroller under den holländska sjöfartsmyndighetens tillsynsansvar. (se avsnitt 3.4 om Klassningssällskap) För att ytterligare förenkla aviserar regeringen ett ökat samarbete mellan berörda tillsynsmyndigheter om gemensamma certifieringspolicier och samordnade kontroller. Dessutom har en rad certifieringsprocedurer successivt lagts över på klassningssällskapen.

²⁵ Responsible Shipping and a Vital Fleet, 2008.

Regelförenklingsarbetet aviseras även på andra områden, t.ex. när det gäller krav på fartygsregistrering och lagar och regler för anställning. Planer för en one-stop-shop-funktion för t.ex. tull- och veterinärprocedurer omnämns. Regelförenklingsarbetet har resulterat i att Nederländerna sedan några år i stort sett inte har några särregler.

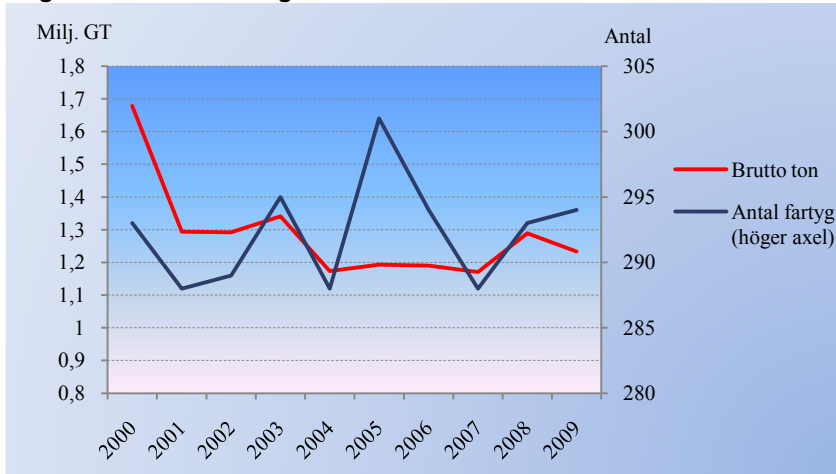
Avslutningsvis har den holländska regeringen beslutat om ett innovations- och investeringsstöd på 10 MEURO till sjöfartssektorn för perioden 2007 till 2011. Stödet utgår bland annat till teknisk utveckling och logistisk och organisatoriska lösningar inom sjöfarten. För hela det maritima klustret har regeringen avsatt ett innovationsstöd på totalt 50 MEURO.²⁶

²⁶ Responsible Shipping and a Vital Fleet, 2008.

4.3 Finland

I slutet av år 2008 fanns det totalt 647 fartyg i det finska fartygsregistret. Av dessa var 120 fartyg även registrerade i den s.k. handelsfartygsförteckningen (parallellregistret), vilket innebär att de kan få sjöfartsstöd (se nedan). Antalet fartyg i handelsfartygsregistret utgör enbart drygt 18 procent av alla fartyg men mätt i bruttotonnage utgör deras andel över 86 procent, eller 1 435 571 GT.

Diagram 4.3.1. Utveckling i den finländska handelsflottan åren 2000-2009.



Källa: Finländska sjöfartsverket

Anm: I statistiken ingår följande: för fartyg i Finland: >100 brutto för lastfartyg och > 500 för passagerarfartyg och utomlands registrerade gäller >400 dwt för båda typerna.

Den genomsnittliga åldern på fartygen i det finska fartygsregistret var år 2007 drygt 14 år. Sedan dess har den genomsnittliga åldern ökat med omkring ett halvår. För fartyg införda i parallellregistret är genomsnittsåldern nästan 20 år.

I Finland är andelen anställda från andra länder väldigt låg, både för manskap och för befäl. Under år 2008 kom enbart 3-4 procent av de anställda från utlandet.

4.3.1 Flaggregister

I Finland finns det i praktiken två fartygsregister, finska fartygsregistret och handelsfartygsförteckningen (eller parallellregistret). Ett fartyg är finskt och berättigat att föra finsk flagg, om det till mer än sex tiondelar ägs av finska medborgare eller av finska juridiska personer. Ministeriet för sjöfartsfrågor ska också godkänna fartyget som finskt om de ägs till mer än 60 procent av en EU/EES-medborgare eller av en juridisk person grundad inom EU/EES och med säte och huvudsaklig verksamhet inom EU/EES. Det kan också godkännas för finsk flagg om fartygets drift står under avgörande finskt inflytande.

För att kunna bli registrerad i finska fartygsregistret ska passagerarfartyg och lastfartyg och som används i handelssjöfart vara minst 15 meter långa. Med fartyg avses enligt finsk lag också pontoner och pontonkonstruktioner samt andra flytande anordningar. Det ska föras ett historikregister över de finska passagerarfartyg och de finska lastfartyg som har en bruttodräktighet på minst 500, som går i internationell fart och är registrerade i fartygsregistret.

Handelsfartygsförteckningen är egentligen bara en lista på fartyg vars förutsättningar att få sjöfartstöd har utretts på förhand eftersom bara fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen kan få sjöfartstöd. En förutsättning för att fartyget kan bli registrerat i handelsfartygsförteckningen är att fartyget redan finns i det finska fartygsregistret. Sjöfartstödet ges enligt lagen 1277/2007 om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjöfartstransport, den s.k. stödlagen.

4.3.2 Tonnageskatt och annan bolagsbeskattning

Det finska tonnagesystemet infördes år 2002. Systemet innebär att ett aktiebolag som leds från Finland och som i huvudsak bedriver internationell sjöfart från Finland med

tonnagebeskattade fartyg och som är skattskyldigt för detta i Finland kan välja tonnagebeskattning.

Tonnageskatten i Finland har hittills enbart lockat ett rederi. Finlands regering har inför år 2010 föreslagit ändringar i tonnageskattelagen, genom vilka sjöfartsbranschens skattekostnader förs till samma nivå som i de konkurrerande länderna. Målen är att främja den internationella konkurrenskraften hos fartyg som seglar under finländsk flagg, att sköta om sysselsättningen inom branschen och främja den finländska sjöfartskompetensen. Den föreslagna lagändringen syftar till att göra det möjligt för rederierna att planera sin verksamhet på längre sikt, uppmuntra till investeringar och ta i bruk nya fartyg under finsk flagg. Ändringen är inte realiserad ännu då det krävs ett godkännande från EU-kommissionen.

De viktigaste av de föreslagna ändringarna gäller tonnageskattelagens bestämmelser om vinstutdelning, lindring av flaggkraven, ökning av flexibiliteten hos rederiernas verksamhet, lindring av skatteskulden samt lindring av påföljdssystemet i lagen.

Flaggkrav

Flaggkraven inom tonnageskattesystemet föreslås bli lindrade i syfte att öka flexibiliteten hos rederiernas verksamhet. I enlighet med EU:s riktlinjer föreslås att 60 procent av rederiets fartyg bör vara registrerade under ett EU-lands flagg. Minst 25 procent av alla rederiets fartyg bör dock vara registrerade under finsk flagg (den finska kvoten inkluderas i EU-kvoten). Dessa fartyg kan vara sådana som bolaget äger eller har chartrat in med besättning.

Beräkning av skatt

Vid beräkningen av skatten ska man övergå från att beräkna skatten på basis av fartygens dräktighet till att beskatta den beräknade tonnagesbeskattade inkomsten.

Tonnageskattens belopp utgör 26 procent av den inkomst som beräknats och som baseras på en schabloninkomst. Den beräknas utifrån varje fartygs nettotonnage och per dag (även de dagar fartyget inte är i drift) enligt följande.

Fartygets nettotonnage (NT)	Schabloninkomst per 1000 NT/dag
0 – 1 000 NT	€ 9,0
> 1 000 – 10 000 NT	€ 7,0
> 10 000 – 25 000 NT	€ 5,0
> 25 000	€ 2,0

Övrig beskattning

Rederiers eventuella skatteskuld (obeskattade reserver) som uppstått före inträdet i tonnageskatten får dras av mot nyinvesteringar i fartyg. Likaså får avdrag göras för vissa miljöinvesteringar med upp till hälften av investeringsbeloppet.

Tidsperioder

Tonnageskatteperioden upphör 10 kalenderår efter tonnageskatteperiodens början. Rederier vars tonnageskatteskuldighet har återkallats måste vänta i 10 år innan tonnagesbeskattning kan utnyttjas igen.

Koncernregler

Regeringens förslag innebär att tonnageskattepliktighetens inverkan på koncernen som helhet minskar. Bolagen inom koncernen kan självständigt välja tonnagesbeskattning för de bolag som driver antingen enbart passagerarfartygsverksamhet eller enbart fraktfartygsverksamhet.

4.3.3 Bemanning och bemanningsstöd

I Finland vill man se till att sjöfartsnäringen är konkurrenskraftig och samtidigt trygga de inhemska arbetsplatserna inom sjöfartssektorn. Det finns ett direkt bemanningsstöd att likna vid nettomodellen. Modellen innebär att rederierna varje månad betalar en förskottsbetalning till skatteförvaltningen. Skattemyndigheten ger i sin tur rederierna ett betyg beroende på hur mycket de betalar och detta ligger till grund för hur mycket som betalas tillbaka varje månad (passagerarfartygen) eller varje halvår (lastfartygen). Systemet avser att göra det möjligt för skatteförvaltningen att kontrollera rederiernas ekonomiska verksamhet.

Sedan början av 1990-talet har direkt stöd varit i bruk hos lastfartygen och i början av år 2008 utvidgades stödet till passagerarfartygen. Sammanlagt har ca 95 miljoner euro reserverats för stödet i statsbudgeten och år 2009 betalades det ut 86,5 MEURO.²⁷

I stödlagen regleras, utöver det stöd som fartyg som är förtecknade i handelsregistret är berättigade till, även de arbetsrättsliga bestämmelserna som ger rätt att anställa utländsk besättning. I stödlagens tredje kapitel finns även vissa arbetsrättsliga regler som härstammar från 1990-talets början.

Lagen anger inte stödnivåer utan här ansluter Finland till EU:s riktlinjer. Däremot anger lagen vilka slags sjömän som rederierna kan få stöd för. Här finns inga restriktioner om nationalitet när det gäller anställda på lastfartyg. För passagerarfartyg gäller däremot samma gränser som i EU. I 10 § anges att passagerarfartyg som bedriver reguljär passagerartrafik mellan hamnar i EU beviljas stöd endast för medborgare i EU:s medlemsstater och stater i EES-området. I lagen finns också en

²⁷ Finska Kommunikationsministeriet <http://www.lvm.fi/web/sv/28>

kontrollpunkt (10 § 1 mom. 2 punkt) som betyder att rederierna måste informera om vilka kollektivavtal som de följer.

Den finska rederiföreningen och de tre finska fackförbunden har, efter det att lagen trätt i kraft, ingått kollektivavtal om på vilka villkor rederierna kan anställa sjöfolk från länder utanför EU. Det utländska sjöfolket kommer att lyda under finsk lagstiftning och i tillämpliga delar finska kollektivavtal. Deras andel av rederiets sjöanställda på finskflaggade fartyg får vara högst 50 procent och de kan anställas för samtliga befattningar ombord.²⁸ Det utländska sjöfolket anställs för viss tid, i normalfall för 6 månader i sträck och deras löner kommer att avtalas fartygsvis enligt fartygets trafikområde. Anställning av utländskt sjöfolk förutsätter att rederiets flotta under finsk flagg växer. Anställning av utländskt sjöfolk får således inte leda till uppsägningar eller permitteringar av tidigare anställda.

De rederier som ingår avtal om utländskt sjöfolk förbinder sig samtidigt att öka antalet finländska praktikplatser ombord på fartygen. Genom detta främjas tillgången på och utbildningen av finländskt sjöfolk.²⁹

4.3.4 Övrigt

Det finska källskattesystemet för sjömän ej bosatta i Finland
Sjömän från EU/EES som inte är bosatta i Finland men som arbetar på finska fartyg betalar 35 procent källskatt i Finland. Innan arbetsgivaren räknar av skatten i samband med löneutbetalning får, efter ansökan hos skattemyndigheten, ett schablonavdrag göras på 510 euro/mån eller 17 euro/dag. Arbetsgivaren är också skyldig att betala sociala avgifter för sjömän som inte är försäkrade i hemlandet. Idén med källskatten

²⁸ Med 50 % finska sjömän på 1:1 system och 50 % icke EU/EES sjömän kommer andelen utländska sjömän att i praktiken bli en tredjedel av tjänsterna ombord.

²⁹ Rederierna i Finland, Pressmeddelande september 2009.



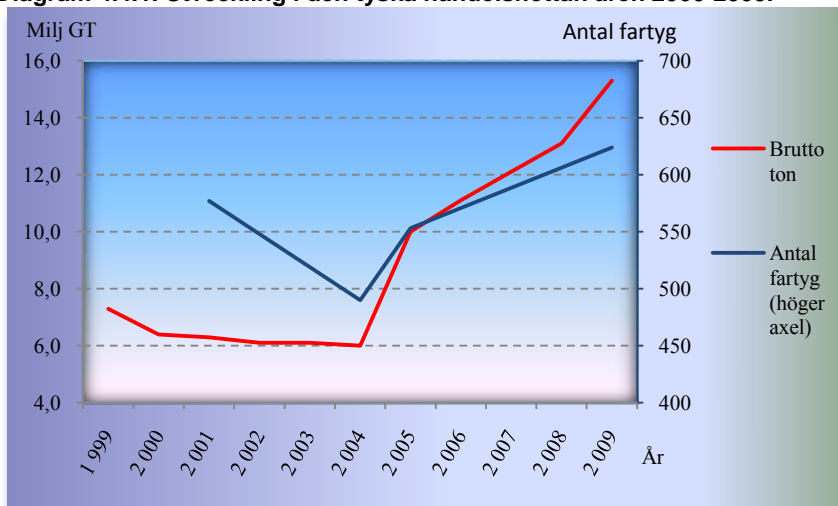
är att de som inte är bosatta i Finland stegvis kommer att omfattas av det finska socialsystemet.³⁰

³⁰ Stödlagen §§ 11-12 enligt Finska trafikverket

4.4 Tyskland

I en internationell jämförelse från år 2009 var 961 fartyg över 100 GT registrerade i Tyskland. Under perioden 1999-2009 ökade den tyskregistrerade flottan mätt i bruttotonnage med 110 procent. Mellan halvårsskiiftena år 1999 och år 2004 minskade dock tonnaget något för att efter 2004 öka kraftigt. Från 2004 till 2005 ökade tonnaget med 67 procent och under perioden 2004 till mitten av 2009 ökade tonnaget till 15,3 miljoner GT eller 155 procent. Den tyska sjöfarten karakteriseras av en hög andel containerfartyg och Tyskland är en de absoluta världsledande nationerna när det gäller dessa fartyg.³¹

Diagram 4.4.1. Utveckling i den tyska handelsflottan åren 2000-2009.



Källa: Lloyd's Register Fairplay för bruttoregister tonnage och The Danish Maritime Cluster – an Agenda for growth, samt BSH (år 2009) för antalet fartyg.

Anm: Antalet fartyg finns bara tillgängligt för åren 2001, 2004, 2005 samt 2009.

I augusti 2005 fanns ungefär 11 200 anställda på tyskflaggade fartyg och cirka 26 000 anställda på utlandsflaggade fartyg.³²

³¹ Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development. www.bmv.de

³² Verband Deutscher Reeder, www.reederverband.de

Den tyska regeringen har utvecklat en maritim utvecklingsplan som används som instrument för att lyfta fram och utveckla nya ekonomiska och teknologiska möjligheter inom den tyska sjöfartsnäringen. Planen ligger i linje med EU:s ”blue paper” från år 2007 som syftar till att i större utsträckning integrera sjöfartsfrågorna i EU inom områden som bibehållandet och utvecklandet av sjöfartens konkurrenskraft, miljöfrågor och arbetsmarknadsrelaterade frågor.³³

4.4.1 Flaggregister

I Tyskland finns det två fartygsregister, dels det nationella fartygsregistret dels det internationella fartygsregistret ISR (International Shipping Register). Registrering i något av de båda registren förutsätter att fartyget för tysk flagg. I Tyskland delas fartygsregister in i två delar, ett rättighetsregister och ett flaggregister. (Se avsnitt 3.1 om Fartygsregister enligt internationell rätt.)

4.4.2 Tonnageskatt och annan bolagsbeskattning

För att anpassa sig till europeiska sjöfartslagar och för att stärka sin konkurrenskraft införde Tyskland tonnageskatt år 1999. Tonnageskatten bygger på EU-modellen och utgår från en schabloninkomst baserad på fartygets nettotonnage.

Kvalificerad verksamhet och fartyg

Det är frivilligt att gå med i tonnageskattesystemet men fartyget måste bland annat gå i internationell fart och rederiets huvudkontor med ledning och ekonomiskt styre måste ligga i Tyskland. Krav på drift och ledning från Tyskland gäller även för ship management företag som också omfattas av tonnageskatten.

Tonnageskattesystemet gäller enbart sjöfart (last- och passagerarfartyg) och omfattar till skillnad från andra system inte

³³ Federal ministry of transport, building and urban development, www.bmv.de.

anknyttande verksamhet. Bareboat-in samt time- och voyagechartrade fartyg har också rätt till tonnageskatt men tonnaget för dessa fartyg får maximalt uppgå till 75 procent av rederiets totala tonnage.

Flaggkrav eller krav på hemvist

Fartyget måste vara registrerat i det tyska fartygsregistret merparten av året eller minst 183 dagar. Fartyget måste bära tysk flagg men möjlighet finns att under en tvåårsperiod ansöka om att få föra utländsk flagg eller flagga in i ISR och ändå få del av tysk tonnageskatt. Möjlighet finns till förlängning av tvåårsperioden.

Enligt en överenskommelse mellan statsmakterna och branschen samt fackföreningarna (Maritime Alliance) har redarna åtagit sig att driva delar av flottan under tysk flagg så länge som tonnageskatten bibehålls.

Beräkning av skatt

Verksamhetsårets vinst beräknas med utgångspunkt från antalet dagar, som fartyget sysselsätts i trafik beroende på fartygens storlek mätt i nettotonnage och utifrån en glidande tariff, se tabell.

Fartygets nettotonnage (NT)	Schabloninkomst/1000 NT/dag i drift
0 – 1 000 NT	€ 9.20
> 1 000 – 10 000 NT	€ 6.90
> 10 000 – 25 000 NT	€ 4.60
> 25 000 – 50 000 NT	€ 2.30

Övrig beskattning

Intäkter från verksamhet i direkt anslutning till rederiverksamheter omfattas av tonnagebeskattning, inklusive intäkter från försäljning av fartyg. Fram till december 2005 fanns en specialordning som tillät viss nedskrivning för förlust och upplösning av obeskattade reserver men efter år 2006 finns ingen

möjlighet att göra förlustavdrag inom ramen för systemet. Intäkter från verksamhet intjänade före inträdandet i tonnageskattesystemet beskattas numera inte, dvs. ingen beskattning sker av latent skatteskuld.

Tidsperioder

Den som väljer tonnagebeskattningssystemet är bunden av systemet under tio år men kan välja att förnya systemet när perioden löper ut.

Koncernregler

Alla inom en koncern måste välja tonnageskatt. Armlängdsprincipen tillämpas och den tonnagebeskattade verksamheten måste hållas isär från verksamhet som inte är tonnagebeskattad.

4.4.3 Bemanning och bemanningsstöd

Inom ramen för ett federalt finansiellt program som syftar till att främja tysk sjöfart, har ekonomiskt stöd beviljats sedan slutet av år 2001. Stödet ska bidra till att minska lönekostnaderna för sjömän som arbetar ombord på tyskflaggade fartyg i internationell fart. Stödet är den tyska regeringens bidrag till den så kallade "allians för sysselsättning och utbildning" (Maritime Alliance). Syftet med det ekonomiska stödet är att upprätthålla arbetstillfällena för sjömän ombord på tyska handelsfartyg och säkra maritimt kunnande i Tyskland.

Arbetsgivare som driver egna eller inhyrda fartyg får behålla 40 procent av gjorda skatteavdrag för anställdas inkomster för de sjömän som varit anställda mer än halva året. Detta gäller även för ombordanställda på färjor, inklusive intendenturpersonal. Med den inkomstbeskattning som gäller i Tyskland är stödet i praktiken att likna vid nettolöner. Stödet avser att reducera kostnaderna för arbetsgivarna med fem procent.³⁴

³⁴ European Shipping Policy, Sjöfartens Analys Institute Research, 2004

Blandbesättning

På fartyg registrerade i ISR är det tillåtet att anställa utländsk besättning till lokala avtal, dock under förutsättning att de inte bor i Tyskland eller inom EU. Sådana sjömän är begränsat skattskyldiga i Tyskland.

Ett system för fastställande av storlek och sammansättning av besättning har införts. Det innebär att befälhavaren måste vara tysk, att minst ytterligare ett befäl och minst en av manskapet måste ha EU/EES-nationalitet, medan övrigt sjöfolk kan vara icke EU/EES-medborgare anställda på lokala avtal.³⁵

4.4.4 Övrigt

Finansiering

I Tyskland anses tillgången på investeringskapital vara förhållandevis gynnsam för sjöfarten. De tyska bolagsskattelagarna ger förmånliga villkor vad gäller tillgång till finansiering för enskilda företag. I anslutning till tonnageskatten har utvecklats särskilda internationella investeringsbolag i partnerskapsform (en slags kommanditbolag eller KG Funds) öppna för utländska investerare. De erbjuder finansiering av fartyg och andra investeringar.

Snabbare avskrivning av fartygsinvesteringar

Enligt tysk lag får fartyg skrivas av över en 12-årsperiod. Fartyg byggda eller inköpta före 1 januari 2008 kan skrivas av enligt den s.k. declining balance metoden. Därigenom kan fartygen skrivas av dubbelt så fort jämfört med en linjär avskrivning, dock maximalt med 20 procent av anskaffningsvärdet årligen. Enligt särskild lag (Law to Promote Growth and Employment) tillåts avskrivningar tre gånger så snabbt som linjär avskrivning på vissa tillgångar tillverkade mellan december 2005 och januari

³⁵ Tonnageskatteutredningens betänkande, Tonnageskatt (SOU 2006:20)

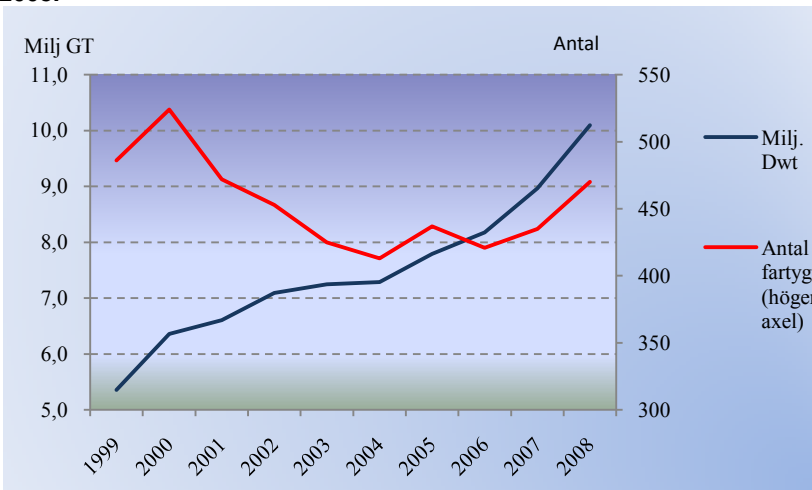
2008, vilket innebär en maximal årlig avskrivning av fartyg på 25 procent.

4.5 Danmark

I oktober 2009 bestod den danska flottan av över 12 000 fartyg. Över 95 procent av dessa var dock mindre fartyg, såsom fiskebåtar och mindre lastfartyg. De fartyg som går i internationell fart står för över 95 procent av fartygsbeståndet mätt i bruttotonnage trots att det enbart omfattar ca 500 fartyg. Genomsnittsåldern på flottan ligger på 33 år men åldern på de större fartygen, de som i huvudsak går i internationell fart, är betydligt lägre, 7 år.

Den danska flottans andel av världstonnaget har mellan åren 2005 och 2008 legat still på 1,2 procent. Rankingen har dock stigit och från att år 2005 legat på 21 plats låg Danmark år 2008 på 18 plats. Sedan år 1999 har antalet fartyg minskat något men bruttotonnaget har nästan fördubblats (se tabell nedan).

Tabell 4.5.1. Utvecklingen i den danska handelsflottan (DIS) 1 okt 1999-2008.

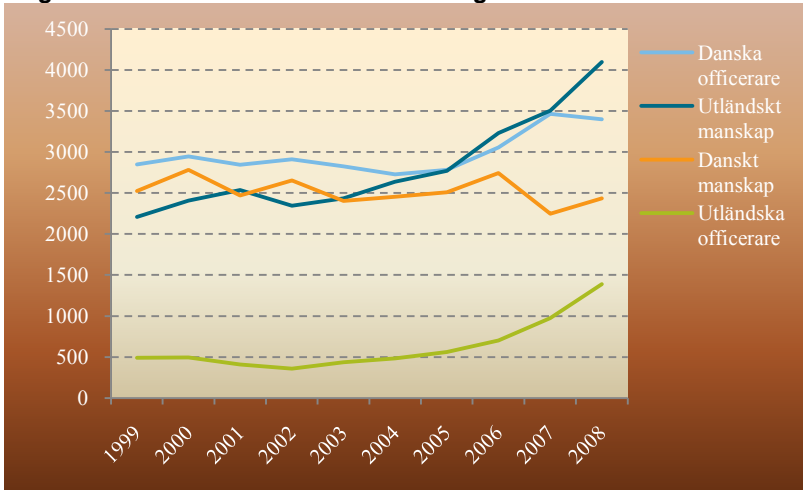


Källa: Lloyd's Register Fairplay.

Anm: Antalet inkluderar inte fartyg <100 GT.

En del av den ökade internationaliseringen visas i utvecklingen av andelen utlandsanställda på de danska fartygen. Särskilt framgår detta av andelen utländska befäl som nästan har fördubblats mellan åren 1999 och 2008, med en markant ökning sedan år 2005, från 17 till 29 procent. Andelen utländska anställda bland manskapet har ökat från 46 till 63 procent.

Diagram 4.5.2. Antal anställda i danska register



Källa: Danish Maritime Authority, Facts about shipping 2009.

Anm: Omfattar både DIS och DAS registren

År 2006 utvecklade den danska regeringen en handlingsplan. Ett sjupunktsprogram med insatser inom utbildning, forskning och utveckling, beskattning, minskade administrativa bördor, främjandet av danskt inflytande över marknaden, ökat fokus på kvalitetssjöfart samt en effektivare och modernare administration, syftade till lyfta fram Danmark till att bli Europas mest attraktiva nation för att driva internationell sjöfart.

4.5.1 Flaggregister

För att ett fartyg ska anses som danskt, och därmed registreras och segla under dansk flagg, ska fartygets ägare som huvudregel vara dansk. För EU- och EES-medborgare gäller särskilda regler.

I Danmark finns ett ordinarie nationellt fartygsregister, DAS (Dansk Almindeligt Skibsregister), och ett internationellt andreregister, DIS. I huvudsak innehåller DAS-registret passagerarfärjor och fiskefartyg.³⁶ Det är möjligt att anställa utländsk personal på DAS-fartyg på danska kollektivavtal men andelen är inte så stor.

Det danska internationella fartygsregistret (DIS)³⁷

Sedan år 1988 finns således, vid sidan av det nationella fartygsregistret, ett Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Fartygen för dansk flagg och är föremål för dansk lag. Reglerna i DIS är baserade på internationella krav och förpliktelser med hänvisning särskilt till konventioner antagna av IMO och ILO.

Nationalitetskrav och användningsområde (DIS-lagen kap 1)

I registret får registreras danska och utlandsägda fartyg. Registret är dock inte helt öppet. För danska rederiföretag ska minst 2/3 av styrelsen bestå av danska medborgare. För EU eller EES-ägda rederier ska finnas en ”genuin länk” till flaggstaten och fartygen ska ha sin kommersiella och strategiska drift i Danmark genom en utpekad representant stationerad i Danmark. Rederier från tredjeland ska ha ett ”märkbart” (minst 20 procent) danskt ägarskap eller inflytande i företaget. Det finns dock möjlighet till undantag i särskilda fall från dessa nationalitetskrav. En klar majoritet av fartygen registrerade i DIS ägs av danska rederier och ägare.³⁸ (Se även tabell 4.1)

Fartygen ska gå i passagerarfart eller handelsfart och ha ett bruttotonnage över 20 GT. Även pråmar, läktare, flytkranar och

³⁶ För fiskefartyg gäller att om de är över 20 bruttoton ska de registreras i DAS. Har fartyget ett bruttotonnage på under 5 skall det registreras i ett tredje register, Fartøjsfortegnelsen. Om de är 5-20 bruttoton ska de antingen registreras i DAS eller i Fartygsförteckningen.

³⁷ Lov om Dansk Internationalt Skibsregister, LOV nr 408 af 01/07/1988

³⁸ I juli 2009 fanns det 428 danska, 6 svenska, 9 tyska, 4 grekiska, 6 norska och 47 av annan nationalitet ägda fartyg i DIS.

liknande räknas som fartyg i DIS-registret. Det finns numera inget krav på internationell fart men passagerarfartyg får inte gå endast mellan danska hamnar.

Bareboatregistrering

Ett fartyg som enligt den danska sjölagen anses som dansk³⁹ och som bareboatbefraktas av en redare får registreras i DIS upp till 5 år. När befraktningsavtalet upphör ska registreringen upphöra. DIS-fartyg får chartras ut på bareboatbasis upp till 5 år och får behålla DIS-flaggen även om det flaggas in i annat lands fartygsregister under denna tid. (4 a kap 11 a-c §)

4.5.2 Tonnageskatt och annan bolagsbeskattning

Tonnageskatt ⁴⁰

Tonnageskattesystemet infördes i Danmark år 2002. Det innebär att den skattepliktiga inkomsten av verksamhet som uppfyller kriterierna för tonnageskatt bestäms på grundval av nettotonnaget på den fartygsflotta som rederiet innehar.

Kvalificerad verksamhet och fartyg

För att ett fartyg ska ingå i tonnageskattesystemet krävs att fartyget har ett bruttotonnage på 20 ton eller mer och att det strategiskt och ekonomiskt drivs från Danmark. Det danska tonnageskattesystemet skiljer sig från vissa andra genom att det i något större utsträckning tillåter inchartrade fartyg. Fartyg inhyrda utan besättning (bareboat) kan utan begränsningar användas under tonnageskattesystemet. Beträffande fartyg inchartrade på time- eller voyage-basis gäller att de kan omfattas av systemet med vissa begränsningar. Det, under ett inkomstår, inhyrda bruttotonnaget kan uppgå till högst fyra gånger rederiets eget bruttotonnage under tonnageskatteordningen. En eventuell

³⁹ Fartyg som ägs av dansk medborgare, AB ägt av minst 1/3 danskar bosatta i Danmark eller partrederier eller andra företag ägt till 2/3 av danskar, 1 kap 1 § lov nr 39 af 20.1 1998

⁴⁰ Tonnageskatteloven no 834 af 29/08/2005.

överskjutande del beskattas enligt de allmänna reglerna. Flytande kranar, kabelläggare, borrhullformor och liknande ingår inte i systemet.

Förvärvsmässig transport av passagerare eller gods mellan skilda destinationer tonnagebeskattas när transportererna utförs med egna eller inhyrda fartyg. Det är bara rederiverksamhet som kan omfattas av tonnageskattesystemet, men det finns inte något krav på att bolaget enbart ska bedriva rederiverksamhet. Vissa verksamheter som bedrivs i anslutning till transportverksamheten kan också omfattas av tonnageskattningen. Det är främst verksamhet som ingår i den samlade transporten till kunderna såsom inkomst från containeruthyrning, drift av lastnings- lossnings och underhållshjälpmedel, bogsering, uthyrning av kontor ombord, drift av biljettförsäljningskontor etc. Däremot ingår inte fritidsverksamhet kopplat till sjöfart, såsom sportdykning, fiske etc.⁴¹

Flaggkrav eller krav på hemvist

För fartyg som seglar under dansk flagg gäller tonnageskattningen om fartyget är registrerat i det danska skeppsregistret (DAS) eller i DIS. Det finns inget flaggkrav men den danska tonnageskattelagen kräver i enlighet med EU:s riktlinjer att rederiet i genomsnitt under inkomståret upprätthåller eller ökar andelen tonnage registrerat i en medlemsstat i EU eller EES. Detta krävs dock inte om minst 60 procent av rederiets bruttotonnage är registrerat inom någon av medlemsstaterna. (Se avsnitt 3.2 om EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjöfart.)

Beräkning av skatt

Tonnageskatten beräknas genom en uppskattad inkomst per 100 ton utifrån varje fartygs nettotonnage och per dag som fartyget är kontrollerat av rederiet enligt en glidande skala.

⁴¹ Tonnageskatteutredningens betänkande Tonnageskatt (SOU 2006:20)

Fartygets nettotonnage (NT)	Schabloninkomst per 100 NT/dag
0 – 1 000 NT	DKK 8,97
> 1 000 – 10 000 NT	DKK 6,44
> 10 000 – 25 000 NT	DKK 3,85
> 25 000	DKK 2,53

Den beräknade inkomsten beskattas sedan med vanlig dansk bolagsskatt, 25 procent.

Övrig beskattning

Rederier som har fartyg som beskattas enligt konventionella bestämmelser måste ha separat bokföring för dessa fartyg och fartyg som förvärvas senare. Tillgångar och obeskattade reserver (överavskrivningar) beräknas vid inträde och beskattas vid utträde. Så länge rederiet inte ändrar omfattningen på verksamheten avsevärt kommer inte någon uppskjuten skatt rent faktiskt att betalas. Fram till år 2007 beskattades vinster vid försäljning av fartyg särskilt. Efter en ändring år 2007 omfattas även detta av tonnageskatten. Avgifter till poolverksamhet beskattas särskilt och ingår inte i tonnageskatten. (Se not 10 om poolverksamhet i avsnitt 4.1.2.)

Tidsperioder

Ett rederi som efter utgången av en tioårig tonnageskatteperiod väljer att beskattas i enlighet med de allmänna bolagsskattebestämmelserna kan först efter ytterligare tio räkenskapsår välja att åter beskattas enligt tonnageskattesystemet. Den skattepliktiga inkomsten av verksamhet som uppfyller kriterierna för tonnagebeskattning bestäms på grundval av nettotonnaget på den fartygsflotta som rederiet innehar. De rederier som väljer tonnagebeskattning förbinder sig att följa dessa bestämmelser under tio år.

Koncernregler

Tonnageskatteordningen gäller för rederier som är bolagsskattepliktiga i Danmark, dvs. danska rederier och rederier från andra EU/EES-länder med fast driftställe i Danmark eller utländska rederier som är hemmahörande i Danmark efter flytt av ledningens säte. Rederier inom samma koncern ska som huvudregel välja samma system.

4.5.3 Bemanning och bemanningsstöd

Anställda ombord på ett DIS-registrerat fartyg har nettolön och betalar ingen sjömansskatt i Danmark. Det gäller även ombordanställda på färjor eftersom passagerarfartyg i utrikestrafik numera kan registreras i DIS. Danska kollektivavtal om lön och arbetsförhållanden för anställda på DIS-fartyg kan enbart omfatta danskar som bor i Danmark eller som genom EU-medborgarskap kan likställas med sådana. Kollektivavtal som ingås med en utländsk facklig organisation kan bara omfatta personer som är medlemmar i denna eller som är medborgare i organisationens land. (3 kap 10 § DIS-lagen).⁴²

Blandbesättning och utbildningsstöd

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 de anställdas hemländer.

Lagen i DIS gör det möjligt för personer som är bosatta i Danmark att omfattas av kollektiva fackliga avtal på samma sätt som danska medborgare. Oavsett sjömannens nationalitet eller var de uppehåller sig så gäller samma regler angående vilotimmar, ledigheter etc. Befälhavaren på ett DIS-fartyg ska vara dansk eller EU/EES-medborgare.

Danmarks rederiförening har träffat överenskommelser med såväl indiska som filippinska och polska fackförbund om

⁴² Somandsbeskatningsloven, LOV no 386 af 27/05/2005.

kollektivavtal på fartyg i DIS. Samtliga redareföreningar i Danmark och vissa av de danska fackliga organisationerna har slutit avtal om anställning på DIS fartyg. Avtalen syftar till att komma överens om villkoren för utländska (bosatta utanför Danmark) sjömän. I det senaste från augusti 2009 finns ett åtagande från Danmarks rederiförening om att tillhandahålla praktikplatser för maskinister för behörighet till förste maskinist.

Den danska handlingsplanen omfattar, som nämndes ovan, satsningar på både forskning och utbildning och all utbildning inom sjöfarten hålls inom ramarna för offentliga satsningar under övervakning av danska sjöfartsmyndigheter. Sjöfartsmyndigheterna har etablerat ett kvalitetssystem som syftar till att utbildningarna ska klara kvalitetsstandard jämförbara med ISO-standard.

Det finns ett avtal mellan regeringen och danska redare om att tillhandahålla nödvändiga praktikplatser (200 befäl/år, 75-100 kustskeppare per år). Redarna och Maritima Fonden har på senare år finansierat en rekryteringskampanj (mellan 5 och 15 MDKK årligen).

4.5.4 Övrigt

Regelförenkling

Den danska regeringen har utnämnt en s.k. task force för att se över möjligheten till regelförenkling. En rad nationella krav har identifierats som kan slopas. Vidare har en kommitté utsetts som under 2005/06 ska reducera regelbördan med ca 11 MDKK. Till år 2010 ska ett mål om reduktioner på ytterligare 20 MDDK uppnås. Detta har lett till en ökad samordning av kontroller och tillsyn samt enklare regler om t.ex. säkerhetsprocedurer.⁴³

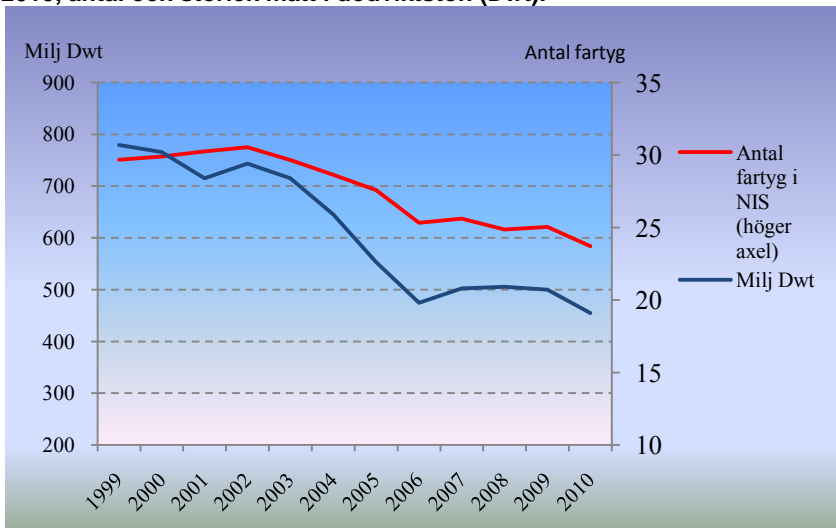
⁴³ The Danish Maritime Cluster – an Agenda for Growth. Oekonomi- og Erhvervsministeriet, mars 2006.

4.6 Norge

Norges andel (NOR+NIS) av världsfloTTan har sjunkit mellan 2005-2008. Från 2,1 procent (eller 11:e plats) år 2005 till 1,8 procent (eller 13:e plats) år 2008. Särskilt fjärrsjöfarten under norsk flagg har gradvis minskat. Omkring 49 procent av denna del av världsfloTTan, mätt i dödviktston, seglar för närvarande under norsk flagg, jämfört med 53 procent i början av år 2006. År 2002 låg andelen norskflaggade fartyg i fjärrfart på omkring 60 procent.

Även antalet fartyg registrerade i NIS har uppvisat ett märkbart fall under de senaste fem åren. I juni 2007 fanns 622 fartyg registrerade i NIS, vilket är en minskning på 4 procent sedan juli 2006. Den 1 januari 2010 fanns det 584 fartyg i NIS.

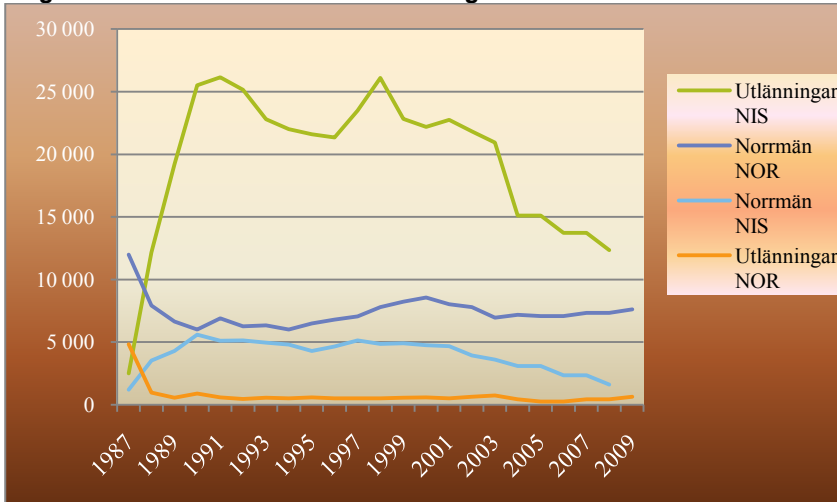
Diagram 4.6.1. Utvecklingen i den norska handelsfloTTan (NIS) 1 okt 1999-2010, antal och storlek mätt i dödviktston (Dwt).



Källa: Norges Rederiförbund

År 2007 fanns 31 000 personer anställda i den norska sjöfarten, varav 17 000 är norrmän. Siffrorna inkluderar 5 000 anställda på rederikontoren i Norge. Resterande del är sjömän.⁴⁴

Diagram 4.6.2. Antal anställda i norskt register



Källa: Norges Rederiförbund

4.6.1 Flaggregister

Förutom det norska nationella registret NOR (Norwegian Ordinary Ship Register) finns ett internationellt andra register NIS (Norwegian International Ship Register).

Huvudskillnaden mellan NIS och NOR är att också utländskt ägda fartyg utanför EES-området kan registreras i NIS. NOR innehåller också en relativt mindre andel av det norska tonnaget. För NIS-skepp uppnås anknytning till Norge genom att vissa delar av driften ska ske från Norge och att det ska finnas en norsk representant för utländskt ägarbolag. På fartyg registrerade i NIS kan utländska besättningar anställas på ”lokala avtal” och de är då skattebefriade i Norge. Utländsk besättning på NIS-

⁴⁴ Ur Norwegian Maritime Strategy 2007, *Steady as she goes*. Norwegian Ministry of Trade and Industry.

fartyg omfattas heller inte av norska regler för pension och sociala avgifter om de inte är EU/EES-medborgare. Inhemsk besättning på fartyg registrerade i NIS medges skattereduktioner.

Regler för anslutning i NIS

NIS inrättades 1987 och regleras i *Sjöfartsloven nr 38 1994-06-24*. Det är ett s.k. ”andra register” där fartyg i utrikes fart och av viss typ, t.ex. maskindrivna passagerarfartyg, lastfartyg över en viss längd samt oljeborrplattformar och andra rörliga plattformar, utanför den norska kontinentalsockeln, får registreras. För norskägda fartyg i NOR och som uppfyller kraven på fartygstyp och verksamhetsområde är det valfritt att flagga ut till NIS.

Fartyg som är registrerade i NIS för norsk flagg och lyder under norsk lag. Med undantag för vissa särskilda bestämmelser enligt NIS gäller i övrigt den norska sjöfartslagstiftningen i för dessa fartyg. Reglerna i NIS är baserade på internationella krav och förpliktelser med hänvisning särskilt till konventioner antagna av IMO och ILO.

Ägande

NIS är öppet för utländska rederiföretag. Fartyg registrerade av ett icke-norskt rederiföretag ska drivas av ett norskt rederiföretag med huvudkontor i Norge. Därmed avses antingen teknisk (bemanning, underhåll etc.) eller kommersiell (charter, marknadsföring etc.) operation av fartyget. Fartyget kan också opereras helt eller delvis från ett utländskt ship managementföretag som ägs av ett norskt rederi med huvudkontor i Norge.

Begränsningar av handelsområde

Fartyg som är registrerade i NIS får inte frakta gods eller passagerare mellan norska hamnar eller bedriva reguljär linjefart med passagerare mellan norska och utländska hamnar. Olje- och gasplattformar på den norska kontinentalsockeln räknas enligt

den norska sjöfartsloven som norska hamnar och ska istället registreras i NOR. Sjöfartsdirektoratet kan bevilja dispens från reglerna om begränsning av handelsområde men det är inte vanligt.

4.6.2 Tonnageskatt och annan bolagsbeskattning

Det norska tonnageskattesystemet⁴⁵

Det norska tonnageskattesystemet infördes år 1996.

Ursprungligen innehöll systemet en rad bestämmelser som på ett avgörande sätt skiljde detta från övriga inom EU.

Bland annat var verksamhetsområdet förhållandevis begränsat och verksamhet som inte var kvalificerad för tonnageskatt, t.ex. managementtjänster, måste ligga i ett särskilt företag skilt från det tonnageskattade företaget för att kunna användas. Beskattningen kunde skjutas upp till dess att rederiet själv valde att dela ut vinst eller lösa upp obeskattade reserver eller till dess att man trädde ut ur systemet. Finansiella intäkter beskattades däremot löpande inom tonnageskatteordningen.

År 2007⁴⁶ gjordes en översyn av den norska rederiskatteordningen i syfte att förbättra förutsättningarna för den norska rederiverksamheten jämfört med rederiverksamheter i andra europeiska länder. Det innebar en övergång till en rederiskatteordning med ”endeligt fritak”, dvs. undantag från skatt på överskott från fartygsverksamhet och annan verksamhet med nära anknytning till kärnverksamheten. En viss andel av de finansiella intäkterna – ränteintäkter, reavinster vid aktieförsäljning och valutakursvinster – är skattepliktiga med möjlighet till avdrag för motsvarande kostnader och förluster.

⁴⁵ Lov om skatt av formue og inntekt (Skatteloven) §§ 8-10 – 8-20, den s.k. Rederiskatteordningen med regler om tonnageskatt i § 8-16. Sjöfartsdir.no + proposition om ändringar i rederiskatteordningen. Ot.prp, nr 1 (2007-2008), Skatte- og avgiftsopplegget 2008 – lovendringer.

⁴⁶ NOU 2006:4

Den ändrade ordningen trädde ikraft den 1 januari 2007 med verkan från inkomstskatteåret 2007/08.⁴⁷

Kvalificerad verksamhet och fartyg

Huvudregeln är att den tonnageskattade verksamheten måste utövas av ett särskilt aktiebolag som är upprättat och registrerat enligt den norska lagstiftningen eller enligt EU/EES-lagstiftning (s.k. qualifying shipping company, QSC). Bestämmelsen särskiljer alltså det norska tonnageskattesystemet från många övriga.

Företaget ska äga eller hyra fartyg för användning i verksamheten. Bemanning av fartygen måste ske ifrån ett särskilt bemanningsbolag. Till skillnad från andra tonnageskattesystem finns inget krav på att den ”strategiska och kommersiella” ledningen ska ha sin hemvist Norge. I propositionen till lagändringen aviseras dock att ett sådant krav eventuellt kommer att övervägas och införas då det nya systemet hunnit verka ett tag, dock tidigast från verksamhetsåret 2009.

I förhållande till tidigare vidgades genom ändringen verksamhetsområdet till att, förutom ren fartygsverksamhet, även omfatta verksamhet som drivs i nära anknytning till kärnverksamheten. Det gäller t.ex. sidoverksamhet som uthyrning av fartyg och drift (management) av egna och inhyrda fartyg inkl. fartyg som ingår i s.k. poolsamarbete (se not 10 i avsnitt 4.1.2) med andra rederier. Rena ship management-företag omfattas dock inte, till skillnad från vad som gäller i många andra EU-länder.

Tonnageskattesystemet omfattar internationell skeppsfart, kustfart på den norska kusten som är utsatt för internationell konkurrens och vissa anordningar som ska användas inom oljeindustrin. Det finns detaljerade regler om vilken typ av

⁴⁷ Prop no 1 2007-2008, www.regjeringen.no

tillgångar QSC-bolaget får äga. Som tillåtna tillgångar för bolag inom systemet pekas till exempel ut ”skip i fart” och olika former av ”hjälpfartyg” som bogserbåtar, underhållsfartyg samt anordningar och transporter för oljeverksamhet. Därutöver anges i föreskrifterna till bestämmelsen en rad olika tillgångsslag i andra företag, t.ex. andelar i poolsamarbeten, som tillåtna tillgångar i tonnageskattesystemet.

Flaggkrav eller krav på hemvist

Beskattning av norska rederier är beroende av hemvist och inte av registrering, dvs. det finns inte något flaggkrav i det norska tonnageskattesystemet. I enlighet med EU:s riktlinjer är ett krav att bolag inom systemet ska upprätthålla eller öka sin andel EES-registrerat tonnage i förhållande till den andel bolaget ägde den 1 juli 2005 eller vid den tidpunkt bolaget trädde in i systemet. Kravet gäller dock bara bolag med en andel EES-registrerat tonnage mindre än 60 procent.

Beräkning av skatt

Inom ramen för tonnageskattesystemet är inkomster från sjöfartsverksamhet befriade från vanlig rederiskatt. Till skillnad från övriga system baseras tonnageskatten inte på en schabloninkomst. Istället betalas en punktskatt på nettotonnaget. Vid beräkning av skatten ska nettotonnaget avrundas till närmaste hela tusen ton. Avgifterna fastställs årligen av Stortinget. Skattesatserna för inkomståret 2010 har fastställts till följande belopp.

Fartygets nettotonnage (NT)	Punktskattebelopp/1000 NT/dag
0 – 1 000 NT	NOK 0
> 1 000 – 10 000 NT	NOK 18
> 10 000 – 25 000 NT	NOK 12
> 25 000	NOK 6

Tonnageskatten beräknas på varje fartyg för sig. Om fartygen uppfyller vissa miljökrav, t.ex. är utrustat med katalysator, kan skatten reduceras med upp till 25 procent. Genomsnittligt innebär tonnagebeskattningen en effektiv skatt på 0,6 procent på de kvalificerade inkomsterna.

Övrig beskattning

Alla kvalificerade inkomster tonnagebeskattas, dvs. sjöfartsintäkter intjänade innanför ordningen beskattas och heller inte vid utdelning eller vid utträde. Särskild beskattning görs endast på finansiella intäkter. Avdrag för förluster inom tonnageskattesystemet får inte göras. I det gamla tonnageskattesystemet fanns dock vissa möjligheter till avsättningar till en fond för miljöåtgärder.

Tidsperioder

För val om att inträda i tonnageskattesystemet har från år 2007 införts en bindande tioårsperiod. Utträde kan i princip ske för varje nytt år, men om ett bolag väljer att gå ur systemet före tioårsperiodens slut, kan det tidigast träda in igen efter det att de tio åren förlöpt.

Övergångsregler för den nya tonnageskatten

I samband med beslutet om ändringarna av det norska tonnageskattessystemet beslöts om övergångsregler från det gamla till det nya systemet. Upparbetade skatteförpliktelser i den gamla rederiskatteordningen skulle upplösas och ett bokslut tas fram där som en huvudregel bolagets tillgångar värderas och skillnaden mellan marknadsvärdet och det taxerade värdet beskattas. I förhållande till tidigare regler skulle detta komma att en betydligt utökad beskattning vid övergång till det nya systemet.

Övergångsreglerna har överklagats av ett antal rederier. I en dom från februari 2010 har högsta domstolen kommit fram till att

reglerna står i strid med norsk grundlag eftersom de ger retroaktiv verkan. Domstolen har därför upphävt reglerna.⁴⁸

Nyligen, juni 2010, har mot denna bakgrund beslutats om ändring av de ursprungliga övergångsreglerna.⁴⁹ Företag kan välja att fortsätta i den tidigare ordningen, dvs. utan skattebefrielse men med framskjuten skatt och beskattning först vid uttag. Rederier kan också, i samband med bokslutet för år 2010, välja att träda in i det nya tonnageskattesystemet. Då läggs en skatt på 10 procent på 2/3 av de obeskattade reserverna under en treårsperiod. De nya övergångsreglerna innebär också ändringar i hanteringen av latent skatteskuld upparbetad före 2007. Rederierna kan här välja att slutligt lösa upp dessa skulder mot en avgift på ca 6,7 procent av företagets obeskattade reserver.

Utträde ur det nya systemet ställer däremot inte några krav på skattetaxering eftersom skattebefrielsen är slutlig.

Koncernregler

Alla bolag inom koncernen måste välja tonnageskatt. Armlängdsprincipen gäller dvs. koncernbidrag och andra transaktioner mellan företagen inom och utanför systemet är inte tillåtet.

4.6.3 Bemanning och bemanningsstöd

Bemanningsstödet

För sjömän anställda på fartyg i NOR och NIS-registret utgår bemanningsstöd enligt *tilskudsordningene for sysselsetning av sjöfolk*.⁵⁰ Tillskottsordningen består av två olika delar:

⁴⁸ Dom i Norges Høegsterett, 12 februari 2010, HR-2010-00258-P

⁴⁹ Lov av 25 juni 2010, nr 41

⁵⁰ Tilskudsordningene består av årliga ramanslag som fastställs av stortinget. På grundval av stortingsbeslut om stödets storlek och vilka som är berättigade fastställer

- en *refusionsordning*, en återbetalning av en procentuell andel av rederiets löneutgifter (bruttolön) för vissa sjömän på aktuella fartyg.
- en *nettolöneordning*, med återbetalning av den skatt inkl. sociala och arbetsgivaravgifter som rederiet betalat in för vissa sjömän på aktuella fartyg.

Stödet enligt refusionsordningen uppgick från början till 20 procent av de ombordanställdas bruttolön, men har sänkts till 9,3 procent för NIS-fartyg i oljebranschen och till 12 procent för övriga fartyg i NIS. Refusionsordningen gällde först enbart NOR-fartyg. Från år 2006 omfattas även NIS-fartyg. Intendenturpersonal på färjorna omfattas inte. Ordningen gäller dock endast sådana ombordanställda som är bosatt i Norge eller i EES-området och är skattepliktiga i Norge. För NIS-fartyg kan fastställas en viss refusionsbemanning, som anger det minsta antalet stödberättigade på ett fartyg. Enligt det norska sjömansförbundet har det rört sig om i storleksordningen 5 befäl och 3 manskap.

Storleken på stödet och andra villkor beslutas årligen av Stortinget. År 2008 infördes t.ex. en övre gräns för hur mycket stöd som får betalas ut enligt nettolöneordningen. År 2010 uppgår stödet till närmare 1 700 MNOK.

Tillskottsordningen kan också ställa som villkor att ett rederi som får stöd deltar i utbildning av sjöfolk. Rederiet är förpliktat att betala in ett fastställt månatligt belopp per anställd som omfattas av ordningen till Stiftelsen Norsk Maritim Kompetanse (§4 Tillskottsordningen).

regeringen (närings- och handelsdepartementet) det närmare regelverket *Forskrift 21. desember 2005 nr 1720 om forvaltning av tilskudd til sysselsetning av sjöfolk*.

Sjömansavdraget

En sjöman har rätt till ett särskilt avdrag på 30 procent av inkomst från lön ombord.⁵¹ Avdraget är begränsat till max 80 000 NOK och reducerar därmed skatten med högst 22 400 NOK. Ett krav är att sjömannen ska ha arbetat ombord i minst 130 dagar av ett intäktsår.

Avtal och överenskommelser

Enligt § 6 NIS-lagen ska arbets- och lönevillkor och andra arbetsförhållanden i NIS-registret fastställas i tariffavtal som uttryckligen anger att de gäller för dessa tjänster. Norska fackföreningar har vidare enligt lagen rätt att delta i alla förhandlingar om kollektivavtal. Sådana avtal kan ingås med norska och/eller utländska fackföreningar.

Rederiförbundet förhandlar således såväl med norska som med utländska fackföreningar i ett slags trepartförhållande. Avtalsvillkoren motsvarar i princip nivån i s.k. lokala ITF-avtal (TCC), men lönenivåerna brukar ligga något högre i NIS-avtalen.

Rederiförbundet förhandlar också om s.k. Modellavtal med utländska fackföreningar för utländskt sjöfolk på norskägda men utlandsflaggade fartyg. Modellavtalen på utlandsflaggade fartyg är parallella och motsvarar avtalen på NIS-fartyg ägda av Rederiförbundets medlemmar. Både NIS- och Modell-avtal ingås för sjömän i vissa bestämda rekryteringsländer. Rederiförbundet har också förhandlat fram ett gemensamt modellavtal som omfattar alla utländska sjömän oavsett nationalitet för offshorefartyg registrerat i utlandet. Detta upphörde den 1 januari 2010.

Pensjonstrygden for sjømenn (PTS) är en offentlig obligatorisk tjänstepension reglerad i *lov om pensjonstrygd for sjømenn av 3 desember 1948*. Den är inrättad för att ge pension till sjömän

⁵¹ skatteloven § 6-61

mellan 60 och 67 år som har tjänat in pensionsgrundande tjänstgöringstid på norskregistrerade fartyg i NOR och NIS. Även sjömän bosatta i utlandet som tjänstgör på utlandsflaggade fartyg med norsk arbetsgivare har rätt till sådan pension. Pensionen, som är en försäkring, täcks av pensionsinbetalningar från anställda och rederiföretag och genom statliga anslag och garantier. Pensionsförsäkringen leds av en styrelse utsedd av arbetsmarknadsministeriet med medlemmar från sjömannens och rederiernas organisationer.

Som tidigare nämnts omfattas dock utländsk besättning utanför EU/EES på NIS-fartyg inte av regler för pension eller sociala avgiftssystem.

Alla rederier som får statsstöd ska ställa i genomsnitt två praktikplatser till förfogande per fartyg. Vidare ska de betala en fast summa av 500 NOK per anställd och månad till ”the Foundation Norwegian Maritime Expertise”. År 2007 fick stiftelsen in 47 MNOK som huvudsakligen betalades ut som stöd för att täcka rederiernas kostnader för praktikanter.⁵²

I sin sjöfartspolicy aviserar regeringen olika åtgärder för att stimulera utbildning och rekrytering, som t.ex. olika former av stöd och bidrag till skolor och institutioner. Regeringen söker också utveckla samarbetet och finansieringen av utbildning och forskning med branschen och planerar bl.a. att inrätta motsvarigheter till svenska Lighthouse vid Chalmers Tekniska Högskola (CTH) och Handelshögskolan i Göteborg. Bland mer konkreta åtgärder som kan tänkas påverka bemanningskostnaderna är planer på att se över regler för mönstring och behörighetskrav. Man överväger t.ex. att sänka kraven på sjötjänstgöringstider för olika ombordbefattningar i den mån det inte är konventionsstyrt.

⁵² “Steady as she goes”, Maritime strategy 2007.

4.6.4 Övrigt

Möjlighet finns att delegera och auktorisera klassningssällskap (RO) för tillsynen av fartyg i NIS. Det finns fem av Sjöfartsdirektoratet certifierade klassningssällskap i Norge. Kontrollverksamheten är till viss del uppdelad mellan Sjöfartfartsdirektoratet och klassningssällskapen. Myndigheten utför t.ex. hamnstatskontroller och första tillsynen av fartyg i NOR-registret medan klassningssällskap sköter flaggstatskontroll och annan tillsyn i NIS. Från år 2006 utför klassningssällskapen t.ex. certifiering av arbets- och levnadsvillkor enligt ILO:s MLC-konvention. (Se även avsnitt 3.4 om Kontrollverksamhet)

Myndighetsservice

De norska sjöfartsmyndigheterna har gjort vissa satsningar på att utveckla sin myndighetsservice och att finnas tillgängliga för rederier och andra som brukar myndighetens tjänster. Det finns ca 500 utomlandskontor runt om i världen för administration och kundservice. Nyligen har man utökat den norskbaseade Sjöfartsmyndighetens öppettider så att man i princip finns tillgänglig 24 timmar om dygnet. Enligt redarna är detta välkomna och viktiga åtgärder som bidrar till att hålla nere kostnaderna.

4.7 Sammanfattande kommentarer

De sjöfartspolitiska åtgärderna i de sex länderna liknar varandra. Även om skillnaderna varit ganska stora inledningsvis har system och stödåtgärder blivit alltmer lika. Det gäller inte minst utformningen av tonnageskatten. EU:s riktlinjer för statsstöd till sjöfartstransporter är sannolikt ett viktigt skäl till detta. Medlemsstaterna inom EU/EES förefaller heller inte konkurrera med varandra i särskilt stor utsträckning. Utflaggning mellan medlemsstaterna är inte lika vanligt som att man väljer att flagga ut till tredje land. I dessa fall väljer rederier ofta att flagga ut till ett fartygsregister i ett land med någon form av anknytning till hemlandet. Således återfinns t.ex. många holländskägda fartyg i Nederländska Antillerna och brittiskägda i Isle of Man.

En del skillnader mellan de sex länderna finns alltså, t.ex. när det gäller krav i anslutning till flaggregistren. Danmark, Norge och Tyskland har vid sidan om ett nationellt register också ett internationellt andreregister. Men även de andras register är öppna för fartyg av utländsk nationalitet. Det finska registret ställer dock högre krav på finskt ägarskap än andra register.

Med undantag för den finska tonnageskatten som ännu avvaktar Kommissionens prövning, är alla stödsystem godkända och följer EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter. Eftersom riktlinjerna inte är utformade som detaljregler, kan systemen ändå skilja sig åt. Det gäller t.ex. Danmarks något mer generösa gränser för inchartrat tonnage, som tillåter upp till 80 procent istället för 75 procent av det egna tonnaget.⁵³ Ett annat exempel är Finlands bemanningsstöd som får ges utan begränsningar till anställda av alla nationaliteter på lastfartyg, inte bara till EU/EES-medborgare. Däremot gäller den begränsningen på passagerarfartyg. Det norska tonnageskattesystemet har också till

⁵³ Danmark har velat höja den gränsen ännu mer men inte fått Kommissionens godkännande.

helt nyligen haft en rad särregler och effekterna av ändringen från år 2008 har inte hunnit slå igenom. Fortfarande finns dock skillnader, t.ex. att det krävs ett särskilt i Norge registrerat bolag för den för tonnageskatten kvalificerade verksamheten.

Nedan ges i schemat en översikt av sjöfartspolitiska åtgärder i de sex länderna. Översikten kompletteras med närmare exempel på övriga skillnader som kan urskiljas mellan de olika länderna.

Översikt sjöfartsåtgärder

	Register	Beskattning	Bemanning	Utbildning	Övrigt
UK	Öppet (ej int fart)	Tonnageskatt (EU-modell)	nettolön, lokala avtal	Krav på praktik, avgifter	Kundansvarig, myndighetssvc
NL	Öppet	Tonnageskatt (EU-modell)	nettolön, lokala avtal,	Befälsutb Fillipinerna Avtal om praktik	Regelförenkling
FI	Finskt/parallell	Finsk tonnageskatt, ändrad 2010	nettomodell, lokala avtal	Avtal om praktik	
TY	Tyskt/ISR	Tonnageskatt (EU-modell)	nettomodell, lokala avtal		KG-funds
DNK	DAS/DIS (ej krav int fart)	Tonnageskatt (EU-modell)	nettolön i DIS, lokala avtal	avtal om praktik	Regelförenkling
NO	NOR/NIS	Norsk tonnageskatt, ändrad 2008	bemanningsstöd i NIS, nettolöner i NOR lokala avtal	Krav på praktik, avgifter	24 h service

Register och verksamhet

- I Norge märks vissa begränsningar i vilken verksamhet som får bedrivas i NIS. Det har sannolikt lett till att det nationella registret NOR har fått en större betydelse och en större andel nationellt tonnage än i den danska motsvarigheten DAS.
- I Norge finns (ännu) inget krav på fast driftställe, dvs. att den strategiska och kommersiella ledningen ska finnas i Norge, för att få norsk tonnageskatt. Ett sådant krav övervägs dock.
- I Norge omfattas inte rena managementföretag av tonnageskatt.

- Dubbelregistrering av bareboat in är möjligt (utan begränsning) i Nederländerna. Det gäller även i Danmark.
- I DIS är gränsen för fartygets tonnage lägre, 20 GT istället för 100 GT, för att få registreras och få del av tonnageskatt.

Beskattnig

- I Finland kan man välja tonnageskatt för viss del av koncern, t.ex. endast för passagerarfartyg men inte för lastfartyg.
- Tonnageskatt i Finland tas ut alla dagar oavsett drift.
- Vissa länder, t.ex. Danmark, beskattar inte vinster från fartygsförsäljning särskilt, det ingår i tonnageskatten.
- Den norska tonnageskatten är i form av punktskatt istället för att utgå från en beräknad schablon.

Bemannig

- Befälhavaren får vara utländsk (utanför EU/EES) i Nederländerna enligt ett lagundantag. I länder som Danmark, Tyskland måste befälhavaren vara dansk respektive tysk.
- Bemanningsstödet i UK är flaggneutralt, dvs. stöd utgår även till anställda på utlandsflaggade fartyg.
- Finland tillåter stöd även till utländsk (utanför EU/EES) personal på lastfartyg.
- Danska kollektivavtal får enligt lag endast tecknas för danska medborgare som bor i Danmark. I Norge har de sjöfackliga förbunden däremot en laglig rätt att förhandla även för utländsk personal.
- Det norska bemanningsstödet är mindre i NIS än i de flesta andra system. Endast 9,3 respektive 12 procent av lönen återbetalas. Årliga beslut av stortinget fastställer hur mycket pengar som ska avsättas. År 2008 beslöts t.ex. att stöd enligt nettolöneordningen endast utgår för lön upp till ett tak på maximalt 198 000 norska kronor per månad och anställd.



Utbildning

- Krav gäller om praktikplatser kopplat till tonnageskatt i UK.
- I Norge finns ett motsvarande krav kopplat till bemanningsstöd.

5 Varför flaggar man in i Danmark och ut i Norge?

Enligt vårt uppdrag ska vi, genom att titta närmare på två länder, analysera orsaker till varför rederier väljer att flagga in i eller flagga ut ur ett visst fartygsregister. Kriterier för detta urval ska vara en omfattande in- respektive utflaggning. Endast ett av de sex länderna har haft en utflaggning under senare år, nämligen Norge. I överenskommelse med utredningen har vi som det andra landet valt Danmark, där inflaggningen under samma period varit förhållandevis god om än inte störst.

Som underlag för vår analys har vi som nämnts inledningsvis gjort besök i både Norge och Danmark och träffat representanter för myndigheter, redare och fackföreningar. De har redogjort närmare för branschförhållanden samt bakgrund till och reaktioner på den förda sjöfartspolitik. Vi har också fört diskussioner kring olika överväganden som kan ligga till grund för beslut om att välja, eller inte välja, en viss flaggstat. Mot bakgrund av dessa diskussioner redovisas i det följande faktorer och omständigheter som har framhållits och som kan påverka flaggregistrets attraktivitet.

Ingen av dessa faktorer kan ensamt förklara valet av fartygsregister eller varför ett rederi väljer att etablera sig i flaggstaten. Tillsammans, om än i olika utsträckning och beroende på rederiernas situation och omgivning, kan de dock ge en bakgrund till och fördjupad förståelse för val av fartygsregister.

Begreppet ”fartygsregister” ska här ses ganska brett. Även om attraktiviteten givetvis i stor utsträckning kretsar kring villkoren i själva fartygsregistret handlar det också om att få del av åtgärder utan direkt flaggkrav, t.ex. tonnageskatt. Detta förutsätter dock

oftast ett managementkrav eller att fartygen på annat sätt har en länk till landet.

Konsekvenser av in- och utflaggning

Enligt vårt uppdrag har vi också haft att analysera vilka praktiska konsekvenser som följer av att rederier väljer att flagga ut och byta till ett annat lands fartygsregister eller till ett internationellt register inom samma land. Utflaggning till ett annat land ger naturligtvis konsekvenser t.ex. i form av förlorad sysselsättning, förlust av know-how eller inflytande i internationella sammanhang, vilket också framkommer indirekt av vår analys nedan.

Det har emellertid inte varit möjligt att inom ramen för vårt uppdrag få fram det underlag som på ett mer konkret eller uttömmande sätt skulle kunna besvara en så omfattande fråga. Frågan kan formuleras från en rad olika håll, beroende på vem eller vad den gäller. Är det konsekvenser för redarna och sjöfartsnäringen, för de anställda till sjöss eller för företag och anställda i det maritima klustret? Eller gäller det konsekvenser för staten, för skattebetalarna eller för samhället i stort i de sex länderna? En än svårare uppgift är givetvis att uttala sig om konsekvenserna av en motsvarande tillämpning i Sverige. Vi har därtill kunnat konstatera att det i stort sett saknas underlag för att veta såväl hur mycket sjöfartspolitikern kostar i de olika länderna som vilka konkreta effekter den har gett upphov till.

5.1 Marknad och marknadsstrategi

Sjöfarmsmarknaden är som nämnts indelad i ett antal marknadssegment. Beroende på vilket segment man är verksam inom och vilken marknadsstrategi man har valt kan betydelsen av olika villkor variera.

Både Danmark och Norge är stora i *offshoresjöfart*. Norge ensamt har 15 procent av världsmarknaden. En fortsatt lönsam

oljeindustri inom Norge, där Nordsjön är ett av ett begränsat antal geografiska oljeområden, drar med sig expanderande offshoresjöfart. Hälsa-, miljö- och säkerhetskraven blir också allt viktigare för de stora oljebolagen. Inte minst i ljuset av oljehaveriet i Mexikanska Golfen medför det allt högre krav på miljö- och säkerhetsarbete för leverantörer till oljebolagen. Fartyg som arbetar i oljebranschen bör kunna erbjuda tjänster av hög kvalitet och goodwill i ett fartygsregister som förknippas med hög säkerhet och där miljöprestanda är viktig. Sannolikt gör det att redare är beredda att ta högre kostnader för verksamheten. Det har emellertid inte hindrat att många offshorefartyg är flaggade under annat än norsk flagg. Till skillnad från reglerna för t.ex. DIS-registret tillåts heller inte fartyg som används i offshore-sjöfart att registreras i NIS. Norska redare ser detta som en påtaglig begränsning som leder till utflaggning från Norge och har framfört att regeln bör tas bort.

Satsningar på s.k. *kontraktssjöfart*, med fleråriga kontrakt där befraktaren kan avropa transporter vid behov, bygger i stor utsträckning på tillgång till inchartrat tonnage och möjlighet att samla och driva fartyg i poolsamarbeten. Möjlighet att registrera inte bara eget ägt tonnage utan även inchartrade fartyg i ett fartygsregister får därför betydelse. I stort sett alla register vi har tittat på tillåter inchartrade fartyg upp till en viss gräns av det totala tonnaget. Vanligt är max 75 procent, men DIS har en något högre gräns än de andra och ger möjlighet (likt det holländska registret) till dubbelregistrering av bareboat in-fartyg. Inom den norska tonnageskatteordningen tillåts inte inchartrat tonnage alls från början men reglerna har ändrats från 2008.

Fartygsregister som inte omfattar *passagerartrafik* eller ger möjlighet till bemanningsstöd till intendenturpersonal kommer av förklarliga skäl inte att vara lika attraktiva för färjerederier. Till relativt nyligen omfattades t.ex. inte det finska registret av denna möjlighet medan register som det danska, holländska,

brittiska och tyska är öppet också för passagerarfart. Intendenturpersonal på färjor i norska register omfattas inte av bemanningsstöd.

5.2 Kostnader

Kostnadsskillnader förknippade med att driva sjöfartsverksamhet i olika fartygsregister är givetvis en viktig orsak att välja det ena registret framför det andra. Det är däremot inte givet att någon enskild kostnad eller möjlig besparing blir avgörande för detta val. Samtliga representanter från redarhåll som vi har talat med framhåller också ”helheten” framför enskilda regler och villkor som viktig för attraktiviteten i ett fartygsregister.

Alla de jämförda registren ger t.ex. möjligheter till reduktioner eller befrielse från löneskatter och sociala avgifter. Med undantag för det norska bemanningsstödet i NIS, där avdraget endast är 9,3 eller 12 procent, ger dessa i princip reduktioner ner till nettolön. En viktig möjlighet till lägre bemanningskostnader är också friheten att teckna lokala avtal med utländsk personal under den tid de arbetar ombord. Den ges i alla sex register. I Norge är dock de norska fackförbunden med och förhandlar löner för utländska sjömän, vilket har lett till något högre lönenivåer än i t.ex. DIS-fartyg. Möjligheten att betala lokala löner finns också i t.ex. det brittiska registret, vilket från redarhåll har framhållits som en viktig faktor för detta registers attraktivitet. För närvarande pågår dock en översyn av reglerna för differentierade löner i Storbritannien, vilket sannolikt kommer att påverka valet av brittisk flagga framöver.

Tonnageskatt, som numera finns i alla register alternativt finns i alla länderna, betyder att bolagsbeskattningen är kraftigt reducerad. Den norska tonnageskatten har till helt nyligen avvikit från EU-modellen och därför hittills uppfattats som mindre gynnsam än t.ex. den danska. Effekterna av ändringen är det ännu för tidigt att uttala sig om.

De övergångsregler som den norska regeringen ursprungligen ville införa, men som i en HD-dom förklarats strida mot norsk grundlag, skulle ha medfört kraftigt ökad beskattning i förhållande till tidigare. Tidigare regler innebar bl.a. att beskattningen kunde skjutas upp till dess att man valde att träda ut ur systemet. Många norska rederier har hunnit bygga upp avsevärda obeskattade reserver som måste lösas upp innan man får gå över till det nya systemet. Övergångsreglerna har överklagats av ett antal rederier och resulterat i en flerårig tvist. I en dom från högsta domstolen har domstolen nu kommit fram till att övergångsreglerna med retroaktiv verkan strider mot norsk grundlag. Särskilda regler för övergången har därför därefter tagits fram för att undvika att inträde i det nya tonnageskattesystemet ger upphov till orimliga skatteeffekter.

Också skillnader i administrations- och kontrollkostnader spelar in. I alla länder sköts hela eller delar av kontroll- och certifieringsverksamheten av klassningssällskap vilket branschföreträdare har framhållit som viktigt för att hålla nere kostnader för kontroller och inspektioner.

Samtliga undersökta flaggstater ligger också högt på Paris MOU:s vita lista, vilket har betydelse för att minska risken för oväntade myndighetskontroller och kvarhållande i hamn. Men medan fem länder ligger bland de tio första kommer Norge först som nr 18. Detta kan givetvis ge signaler som medverkar till att registret faller i attraktivitet.

5.3 Kompetens, tillgång på knowhow

Såväl i Norge som i Danmark fäster redarna stor vikt vid återväxten i näringen och tillväxten i det maritima klustret. Tillgången på kompetent personal och utbildade ingenjörer m.m. är viktig i en allt mer komplex och högteknologisk industri. Till den del fartygen opererar i ett högprissegment med särskilda

krav på kompetens kan de säkert också stå sig i konkurrensen även med norskt manskap. Även om redarna betonar att utländsk personal på intet sätt skulle vara sämre konstaterar de samtidigt att de specifika förutsättningar som gäller för sjöfarten i de båda länderna land (t.ex. olje- och offshoreindustrin, färje- och kryssningstrafik) ställer särskilda krav på personalen som gör utländska sjömän mindre lämpade. Det gäller t.ex. nyckelkompetens bland anställda på oljeplattformar och i offshoreverksamhet, men i synnerhet gäller det enligt redarna för landbaserad personal. Denna hämtas i stor utsträckning från behörigt sjöfolk utbildade till sjöss.

5.4 Flexibilitet och stabilitet

Representanter för redarna har för oss särskilt betonat vikten av förutsägbara och stabila regler.

Återkommande ändringar ger upphov till osäkerhet och planeringssvårigheter

När den danska tonnageskatten infördes år 2002 följde den i stort (det som senare skulle komma att bli) EU-modellen i sin helhet och har därefter inte förändrats. Den norska tonnageskattemodellen har däremot genomgått en rad förändringar sedan den infördes år 1996. Till skillnad från flertalet av de jämförda länderna följde den inte EU-modellen från början. Den norska regeringen har istället valt att successivt ändra och anpassa skatten. Från redarhåll beskrivs förändringarna till det sämre i flera fall. Som nämnts ovan finns också exempel på att ändringar har införts med retroaktiv verkan med kännbara kostnadskonsekvenser för pågående verksamhet. Det faktum att ändringarna inte heller har skett i enlighet med vad som tidigare aviserats leder till ytterligare planeringssvårigheter, vilket aldrig är gynnsamt i kommersiella sammanhang.

Svårigheter att i förväg veta villkoren och kunna planera för verksamheten gäller också för det norska bemanningsstödet. Beslut om såväl storleken på detta som närmare regler och villkor fattas genom årliga stortingsbeslut. Utöver att stödet successivt har minskat pekar redarna på återkommande villkorsändringar och efterlyser att stödet borde regleras i lag istället för i en förordning.

NIS med successivt skärpta krav före EU

Att NIS-registret måste kunna ses och identifieras som ett ”kvalitetsregister” med höga krav på säkerhet, miljö, sociala förhållanden etc. framhålls som särskilt viktigt. Det har medfört att Norge, kanske mer än andra medlemsstater, valt att profilera sig när det gäller att tidigt införa internationella konventioner och bestämmelser. Det kan också, enligt vad myndigheter har framhållit för oss, ha medverkat till att Norge före andra har valt att omvandla frivilliga rekommendationer i t.ex. EU/EES direktiv till nationella bindande regler. Om så är fallet, vilket vi inte har haft möjlighet att närmare analysera, kan det bidra till att öka osäkerheten om hur framtida regler och krav i NIS kan komma att förhålla sig till andra register.

Detaljerade och begränsade krav för kvalificerat fartyg och kvalificerad verksamhet

Samtidigt som redarna efterfrågar stabila regler som ger möjlighet till framförhållning understryker man att regler måste vara flexibla till sin utformning. Reglerna för vilken verksamhet som får bedrivas och vilken typ av fartyg som får finnas i ett fartygsregister får inte vara alltför detaljerade. Branschen menar att lönsamheten för rederierna liksom för näringen är helt beroende av att kunna bygga ut verksamheten i takt med utvecklingen. Hur ska man kunna veta idag hur verksamheten ska se ut i morgon? Även om den danska rederibranschen har vissa synpunkter på hur verksamhetsområden i DIS är definierade innehåller NIS större begränsningar. Förutom

begränsningsområdet för bl.a. offshoresjöfart på den norska kontinentalsockeln innehåller NIS mer detaljerade regler om verksamheten och hur den ska organiseras än DIS.

5.5 Kvalitetsregister, nätverkseffekter och symbolvärden

En faktor av betydelse för ett fartygsregisters attraktivitet är utan tvekan vilka som finns i registret. Redare i både Norge och Danmark uppmärksammar också det förhållandet att Maersk, ett av Danmarks största rederier, har valt att flagga in delar av sin flotta i DIS. I Norge har däremot rederier kontrollerade av John Fredriksen⁵⁴, som representerar ett av Norges största redarintressen, valt att flagga ut sina fartyg utanför Norge.

Norska redareföreningen pekar på ett successivt minskande antal fartyg i NIS-registret under hela det första 2000-decenniet. Föreningen påpekar att bakom detta ligger en långsiktig och stadig förlust av förtroende för NIS, vilket borde oroa. Inte bara därför att det reducerar Norges internationella inflytande inom sjöfarten utan också därför att när rederier väljer att flagga ut till ett annat lands flagga innebär det ofta att man väljer utländska leverantörer också inom annan kringliggande verksamhet.

5.6 Arbetsrätt och fackliga skäl

I Danmark har man genom lagstiftning skapat något som företrädare för det danska sjöfolksförbundet kallar ”en facklig frizon”. Det innebär att redarna står fria att förhandla om utländsk besättning till lokala avtal utan inblandning från eller konflikträtt för det danska facket. I Norge är den norska fackliga förhandlingsrätten inskriven i lag och redareförening, norska och utländska fackföreningar förhandlar i ett slags

⁵⁴ Norskfödda John Fredriksen äger eller har ägarintressen i några av de största rederierna i världen. Han är huvudägare eller kontrollerar bl.a. tankrederierna Frontline och Golar LNG, torrbulkrederiet Golden Ocean Group samt oljeriggbolaget Seadrill.

trepartsförhållande. Även om detta enligt alla parter i Norge förefaller vara ett accepterat och tolererat förhållande bidrar det till att lönenivåerna är högre i NIS än för DIS-fartyg.

Även den danska rederiföreningen ser dock anledning att förhandla eller föra samtal med danska sjöfackliga förbund för att förankra de lokala avtalen. LO-förbundet 3F deltar inte i dessa förhandlingar.

Betydelsen av att förankra lokala avtal och anställning av utländsk besättning illustreras också av utvecklingen i Finland som sedan år 2007 har haft en lagreglerad rätt till blandbesättning. Det är emellertid först nyligen efter det att rederiföreningen har slutit avtal med berörda finska fackförbund (2009) som anställning av utländskt sjöfolk till lokala avtal faktiskt kommit till stånd.

5.7 Politiska skäl

Trots den vikande trenden i Norge är man såväl från redarhåll som från fackligt håll obenägen att framföra någon avgörande kritik mot de norska fartygsregistren. Vissa av de åtgärder som politikerna infört kritiserar visserligen för att vara för litet, för sent och ibland för oförutsägbart. De norska fackförbunden, särskilt sjöfolken, ser risken för att jobben flyttar ut men framhåller att risken snarare ökar utan motåtgärder. Alla förefaller således trots allt vara relativt tillfreds med den förda politiken.

Trots de kritiska synpunkterna framhålls NIS-registret av branschen alltjämt som ett kvalitetsregister. De som valt NIS verkar inte ha några planer på att lämna registret. Det är givetvis inte lätt att tolka vad som ligger bakom men det går inte att utesluta att den valda strategin är ett led i ett politiskt förhandlingsspel. För överenskommelsens långsiktiga överlevnad krävs vilja och ömsesidig förståelse från alla parter.

Branschen pekar också på att såväl prestige och hög standard i ett register som det politiska stödet innebär, i sig utgör viktiga incitament. Från fackligt håll framhålls det politiska stödet och stabiliteten i överenskommelsen som väsentligt. Det är inte uteslutet att enbart det faktum att man en gång nått enighet mellan parterna (fack, arbetsgivare och staten) skapar större kompromissvilja när det gäller de enstaka villkoren i ett register. En stabil politisk överenskommelse, som en del av ett övergripande stabilt och förutsägbart sammanhang, förefaller således öka registrets attraktivitet.

5.8 Stabil flexibilitet – kommentarer och slutord

Det är givetvis svårt att uttala sig om de verkliga orsakerna till företags affärsmässiga beslut. Det är dock vår bedömning att samtliga här uppräknade faktorer har del i förklaringen till varför man flaggar ut i Norge och in i Danmark. Till viss del kan man uttolka registrens egenskaper och attraktivitet genom de regelverk som sätter villkoren. Men i lika stor utsträckning bör orsaker sökas i mjuka faktorer som inte går att läsa ut i reglerna. Från i stort sett samtliga håll betonas också ”helheten” i regelverk och villkor, liksom betydelsen av att registret ska kunna betecknas som ett ”kvalitetsregister”. Att närmare och mer precist definiera vad som menas med ett kvalitetsregister låter sig knappast göras. Men i begreppet ligger sannolikt en hel del av svåråtkomliga men dokumenterat viktiga faktorer/värden som ”goodwill”, ”varumärke” och ”kundförtroende” som alla typer av kommersiella företag har anledning att vilja tillgodogöra sig.

Såväl **kostnadsskillnader** som olika **skatteeffekter** väger givetvis tungt. Skillnaderna i detta hänseende mellan registren är dock inte särskilt stora. Varken i detaljer eller mer generellt kan variationer med effekt på kostnader för drift, underhåll etc. därför enligt vår mening förklara det ena registrets

dragningskraft framför det andra. De något högre lönenivåer som förefaller vara resultat av det större fackliga inflytande som följer med lagregleringen kring NIS, liksom ett lägre bemanningsstöd, skulle dock kunna vara ett undantag.

Till de mer enskilt avgörande faktorerna hör enligt vår mening skillnader i flaggregistrens **stabilitet** och **flexibilitet**. Regelverket för det danska registret har utformats i detalj redan från början, och det har i stort förblivit oförändrat. Samtidigt beskrivs det som tillräckligt flexibelt t.ex. vad gäller regler kring den verksamhet som får bedrivas i registret och under dess stödordningar för att ge utrymme för successiv utveckling. Man vet således vad man har att hålla sig till och kan planera därefter.

NIS-regleringen har däremot successivt förändrats, enligt vissa till och med till det sämre. Det gäller inte minst turerna kring det norska tonnageskattesystemet. Utfästelser om reglering för att hantera stora obeskattade reserver som inte infriades har uppenbarligen bidragit till att dra ner förtroendet för NIS-registret, inte bara hos de som redan flaggat in utan också från potentiella aktörer.

En minst lika avgörande faktor verkar vidare vara **politiska skäl** och det politiska stöd som följer med de åtgärder som det sjöfartspolitiska systemet är uppbyggt kring. Ett flaggregister som är uppbyggt kring villkor som inte är väl förankrade hos beslutsfattarna kommer att väcka viss tvekan eller misstänksamhet. Den kritik som framkommit och de önskemål om förändringar i systemet som framförts från olika håll till trots, noterar vi att vikten av att sluta upp kring den slutliga lösningen sannolikt ökar solidariteten i systemet. Även om det kanske inte leder till en ökad dragningskraft för de som inte har flaggat in kan det bidra till att de som redan finns i fartygsregistret väljer att stanna kvar.

Referenspersoner och huvudsakliga källor

Danmark

Henrik Berlau, förhandlingssekreterare, 3F
Peter Bjerregaard, Managing Director, Danmarks Rederiförening
Jan Fritz Hansen, Executive Vice President, Danmarks Rederiförening
Per Joergensen, Formand, Maskinmestrenes Forening
Anders Helmut Knudsen, Soefartsstyrelsen
Dick Höglund, Financial Manager, Tärntank Rederi AB (Danmark)
Danish Maritime Authority, www.dma.dk
Transportministeriet, www.trm.dk
Finansministeriet, www.fm.dk

Norge

Else Heldre, Underdirektör, Sjöfartsdirektoratet
Linda Bruås, Seniorrådgiver, Sjöfartsdirektoratet
Arild Vidal, Seniorrådgiver, Sjöfartsdirektoratet
Ole Kamlund, Seksjonssjef, Skipsregistrene
Tone O Risnes, Rådgiver, Skipsregistrene
Geir Hagerupsen, Områdesansvarig – Tariff, Norsk Sjømannsförbund
Thomas Saxegaard, Seksjonsleder, Norges Rederiförbund
Edith Midelfart, Advokat, Norges Rederiförbund
Sjöfartsdirektoratet, www.sjofartsdir.no
Skipsregistrene, www.nis-nor.no
Finansdepartementet, Näringsdepartementet, www.regjeringen.no

Storbritannien

Philip Smith, Department for Transport
Mark Brownrigg, Director-General, The Chamber of Shipping

Maritime and Coastguard Agency, www.mcga.gov.uk
Department for Transport, www.dft.gov.uk
HM Revenue & Customs, www.hmrc.uk

Tyskland

Marie Rhodin, TT-Line GmbH & Co
Verband Deutscher Reeder, www.reederverband.de
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, www.bsh.de
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
www.bmv.de

Nederländerna

Aad Kramers, Senior Adviser, Netherlands Shipping Inspectorate
Ministry of Transport, Public Works and Water Management,
www.verkeerenwaterstaat.nl , www.ivw.nl

Finland

Jari Salokoski, Konsulterande ämbetsman, Finansministeriet
Tapani Kajamaa, Jurist, Finska Trafikverket
Hans Ahlström, Vice VD, Rederierna i Finland
Trafikverket, www.fma.fi
Finansministeriet, www.regeringen.fi

Sverige

Per A. Sjöberger, Direktör, Sveriges Redareförening



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

Utredningen om sjöfartens
konkurrensförutsättningar

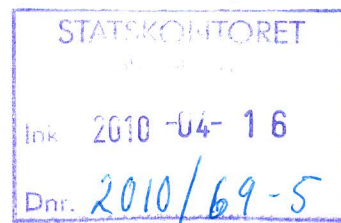
N 2010:01

Bilaga

2010-04-12

N 2010:01/2010/5

Statskontoret
Box 8110
104 20 Stockholm



Erhållt 3/4

Uppdrag att göra en jämförande internationell studie

Utredning om sjöfartens konkurrensförutsättningar ska enligt kommittédirektivet (dir. 2010:2) se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter.

Konkurrensförutsättningarna under svensk flagg påverkas bland annat av de sjöfartspolitiska åtgärder som vidtagits i andra länder. För att på ett övergripande sätt kunna jämföra konkurrensvillkoren behöver utredningen en redovisning av vidtagna åtgärder inom andra länder.

Efter överenskommelse med Statskontoret uppdrar utredningen åt myndigheten att göra en jämförande studie.

Kartläggning av andra länders åtgärder för att stärka konkurrenskraften

Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland ska ingå i kartläggningen. Statskontoret kan, om man finner det lämpligt, även inkludera andra länder.

Uppdraget innebär att göra en systematisk kartläggning av vidtagna eller planerade åtgärder för att stärka konkurrenskraften för fartyg under det aktuella landets flagg.

Vidare ska en ingående beskrivning göras av villkoren i det aktuella landets nationella fartygsregister och internationella register eller motsvarande. Av beskrivningen ska bland annat följande framgå:

- krav på samband mellan fartyget och flaggstaten
- krav vad gäller fartygens ålder, storlek och kvalitet
- regler för bemanning av fartyg
- stödsystem kopplade till registret
- skatteregler och pensionsregler

- krav på praktikplatser och eventuellt andra krav kopplade till registret
- arbetsrättsliga regler och fackliga förhållanden
- avgifter förenade med fartygsregistreringen
- andel ombordanställda från andra länder än flaggstaten

Analys av länder med hög inflaggning respektive utflaggning

En analys ska göras av länder som har haft en omfattande inflaggning respektive utflaggning. Analysen ska omfatta konsekvenser av byten från nationellt fartygsregister till ett internationellt register inom samma flaggstat. Vidare ska analysen inkludera vilka faktorer som har varit avgörande vid byte av fartygsregister och vilka konsekvenserna har blivit.

Genomförande och tidsplan

Uppdraget ska genomföras i nära dialog med utredningen och rapporteras i skriftlig form senast den 30 juli 2010.

Utredningen ska under hand kunna ta del av skriftligt material. En muntlig lägesredovisning ska lämnas den 24 maj på möte med utredningens experter samt den 28 juni på utredningens referensgruppsmöte.

I den mån det uppstår kostnader för att få tillgång till relevanta datauppgifter kan utredningen bevilja medel till Statskontoret.



Jonas Bjelfvenstam
Särskild utredare