



Bryssel den 3.7.2009
K(2009) 5418

Ärende: Statligt stöd N 67/2009 – Finland – Ändringar av befintlig stödordning för sjötransport

Herr Minister,

1. FÖRFARANDE

1. Den 6 februari 2009 anmälde de finska myndigheterna på elektronisk väg till Europeiska kommissionen sin avsikt att ändra en gällande stödordning i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget. Anmälan registrerades hos kommissionen samma dag med nummer N 67/2009.
2. Därefter begärde kommissionen i en skrivelse av den 19 mars 2009 ytterligare uppgifter. De finska myndigheterna lämnade dessa uppgifter i en skrivelse av den 17 april 2009, som registrerades hos kommissionen samma dag.

2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

2.1. Benämning

3. Ändringar av befintlig stödordning i Finland för sjötransport.

2.2. Beskrivning av den anmälda åtgärden

4. De anmälda ändringarna av ordningen för sjöfartsstöd (nedan kallade *de anmälda ändringarna*) gäller en utvidgning av det stöd som kommissionen tidigare har granskat.
5. Den gällande ordningen i Finland har redan bedömts¹ enligt gällande regelverk och således behöver bara ändringarna bedömas i detta beslut.

¹ Den befintliga ordningen för sjöfartsstöd godkändes av kommissionen 2006 (statligt stöd N 408/2005, beslut av den 16 maj 2006, offentliggjort i EUT C 276, 14.11.2006, s. 14).

Utrikesminister Alexander Stubb
Sjöekipaget
PB 176,
FIN - 00161 Helsingfors

6. De anmälda ändringarna avser utvidgning av det befintliga stödet till att omfatta bemanningskostnader för inhemska lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare.
7. **Mål:** Den finska regeringen avser genom dessa ändringar att motverka den ökande konkurrensen från fartyg under bekvämlighetsflagg.
8. Stödet syftar till att bevara fartygsflottans konkurrenskraft och främja ”sjöfartskluster” (sysselsättning för EG-sjöfarare, bibehållen know-how i fråga om sjöfart inom EG, utveckling av sjöfartskunskaper och ökad sjösäkerhet).
9. **Stödberättigande fartyg:** Den befintliga ordningen (N 856/2000) ska utvidgas så att stöd även kan beviljas till lastfartyg som går i inrikes sjöfart (cabotage) och som är utsatta för internationell konkurrens, förutsatt att fartygen är besiktade åtminstone för Östersjötrafik och har en bruttodräktighet på minst 500 ton, och till jämförbara bogserbåtar och skjutbogserare med en bruttodräktighet på minst 300 ton. Dessa fartygstyper ingick inte i tillämpningsområdet för de tidigare kommissionsbesluten.
10. Stödmyndigheten kommer att övervaka att bogserbåtar och skjutbogserare uppfyller stöd villkoret att mer än 50 % av verksamheten utgör sjötransport. I stödansökan måste sökanden ange fartygens huvudsakliga geografiska verksamhetsområde (hamnar), drifttider och tider ur drift samt ange namnet på varje fartyg som har bogserats eller skjutbogserats. Den lägre bruttodräktighetsgränsen för bogserbåtar som går i inrikes sjöfart har höjts till 300, så att små hamnbogserbåtar inte kan skrivas in i handelsfartygsförteckningen eller lämna in en ansökan. De finska myndigheterna anför att skjutbogserare i sin grundläggande funktion anses likna bogserbåtar.
11. **Beviljande myndighet:** Sjöfartsverket.
12. **Rättslig grund:** Det nationella regelverket innefattar följande:
 - a) Lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007).
 - b) Lagen om ändring av lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (967/2008).
13. **Antal stödmottagare:** Högst 10.
14. **Stödordningens budget:** De anmälda ändringarna uppskattas kosta 700 000 euro per år och kommer att finansieras genom den statliga budgeten.
15. De anmälda ändringar som avses i detta beslut överensstämmer i samtliga väsentliga drag med den befintliga ordningen för statligt sjöfartsstöd i Finland och bedöms inte ha någon märkbar effekt på åtgärdens sammanlagda budget.
16. **Varaktighet:** De anmälda ändringarna träder i kraft under förutsättning att kommissionen godkänner dem och kommer att tillämpas till och med den 31 december 2011.
17. **Stödberättigande och stödnivå:**

- a) Företaget måste vara ett rederi som bedriver sjöfart med fartyg som är inskrivna i Finlands fartygsregister.
- b) När det gäller sjöfarares nationalitet har de finska myndigheterna klargjort att i fråga om sjöfarare som arbetar på fartyg (inklusive ro-ro-fartyg) som bedriver reguljär passagerartrafik² mellan hamnar i gemenskapen berättigar endast EU- och EES-medborgare till statligt stöd. I fråga om alla andra stödberättigande fartyg bekräftar de finska myndigheterna att det bara är sjöfarare som omfattas av beskattning eller socialförsäkringsavgifter i en medlemsstat som berättigar till stöd.
- c) De löne- och arbetsvillkor i Finland som godtagits av finska arbetsmarknadsorganisationer gäller samtliga arbetsgivare.
- d) Muddring omfattas inte av stödordningen.
- e) Stödet betalas ut i efterskott från den statliga budgeten på grundval av faktiska kostnader. Stödmyndigheten fattar beslut om stöd två gånger per år med utgångspunkt i ansökningar baserade på dessa faktiska kostnader.
- f) Stödet uppgår till 100 % av den skatt som innehålls från sjöfarares ersättningar och 100 % av de socialskyddsavgifter, premier till sjöfarares pensionssystem och andra lagstadgade socialförsäkringsavgifter som normalt betalas in av arbetsgivare.

18. **Kumulering:** Stödet får inte kumuleras med statligt stöd enligt andra stödordningar.

3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

3.1. Förekomst av statligt stöd

- 19. Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.
- 20. De ändringar som här granskas innebär att statliga medel bortfaller, gynnar en särskild gren av sjöfartsnäringen genom att minska normala socialförsäkringskostnader, hotar att snedvrida konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna, i det att sektorn är fullständigt liberaliserad på EU-nivå. De åtgärder som granskas utgör därför statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget.

² I finsk lagstiftning definieras passagerarfartyg som fartyg som får medföra fler än 12 passagerare.

3.2. Bedömning av förenlighet

3.2.1. Rättslig grund

21. Enligt artikel 87.3 c i EG-fördraget kan stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter anses vara förenligt med den gemensamma marknaden när stödet inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. I det aktuella fallet anser kommissionen att artikel 87.3 c utgör den relevanta rättsliga grunden för en bedömning av huruvida åtgärderna är förenliga med den gemensamma marknaden eller ej.
22. Kommissionen har utfärdat riktlinjer för tillämpningen av artikel 87.3 c i fördraget på statligt stöd till sjötransport (nedan kallade *riktlinjerna*)³. Stöd till förmån för sjöfartssektorn måste granskas i synnerhet utifrån dessa riktlinjer. I dessa beskrivs statliga stödordningar som kommissionen kan godkänna om de främjar gemenskapens sjöfartsintressen genom att verka för allmänna mål, som att
- förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport,
 - främja registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen,
 - bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna, samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna,
 - upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk, och
 - bidra till att främja nya tjänster inom närsjöfarten i enlighet med vitboken om den gemensamma transportpolitiken.
23. Den gällande ordningen i Finland har redan bedömts tidigare enligt dessa riktlinjer och därför behöver bara ändringarna bedömas i det här beslutet.

3.2.2. Förenlighet med riktlinjerna i fråga om arbetskraftskostnader

24. I avsnitt 3.2 femte stycket i riktlinjerna anges i fråga om bogsering att en sänkning av eller ett undantag från inkomstskatt för sjöfolk och en nedsättning av eller ett undantag från socialförsäkringsavgifter bara kan beviljas om stödet gäller bogserbåtar som är registrerade i en medlemsstat och bedriver sjötransport under minst 50 % av sin drifttid.
25. I avsnitt 3.2 i riktlinjerna (fotnot 2) anges även att muddring som främst bedrivs i hamnar inte berättigar till stöd för sysselsättning av sjöfolk från gemenskapen enligt riktlinjerna.
26. I detta hänseende har Finlands myndigheter åtagit sig att kontrollera att varje bogserbåt uppfyller dessa villkor. Kommissionen är förvissad om att de uppgifter

³ Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, EUT C 13, 17.1.2004, s. 3.

som sökanden lämnar till Finlands myndigheter kommer att möjliggöra för dem att kontrollera efterlevnaden av villkoren.

27. Skjutbogserare har samma funktioner och ändamål som bogserbåtar. Även om endast bogserbåtar nämns i riktlinjerna finns således ingen objektiv anledning till att inte tillämpa samma regler på skjutbogserare som på bogserbåtar. I Finlands handelsfartygsförteckning är endast fyra skjutbogserare inskrivna. Även i fråga om skjutbogserare har de finska myndigheterna åtagit sig att kontrollera att varje skjutbogserare uppfyller ovannämnda villkor.
28. Lastfartyg som sysslar med cabotage anses bedriva sjötransport i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage)⁴ och täcks därför av riktlinjerna och behandlas inom ramen för detta beslut på samma sätt som andra handelsfartyg.
29. Fartyg som går i inrikes sjöfart (cabotage) i Finland är utsatta för internationell konkurrens. De anmälda ändringarna utvidgar därför stödåtgärden till att omfatta inrikes sjöfart, vilket skapar överensstämmelse med andra kommissionsbeslut i frågan⁵.
30. I riktlinjerna föreskrivs vidare att den sammanlagda effekten av befintliga stöd inte får leda till att arbetskraftskostnaderna underskrider nettolönesumman för sjöfolk⁶. För denna typ av stöd för arbetskraftskostnader kan följaktligen en maximal nedsättning av betalningarna till noll tillåtas. Detta villkor prövades både i beslutet av den 23 mars 2001 och i beslutet av den 1 december 2004. Detta villkor kommer också att tillämpas på de anmälda ändringarna, dvs. inhemska lastfartyg, bogserbåtar och skjutbogserare.
31. Kommissionen har granskat de anmälda ändringarna och konstaterar att de i samtliga väsentliga drag inte avsevärt ändrar den gällande stödordningen i Finland. Även om de anmälda ändringarna medför att gruppen av stödmottagare vidgas något, är ordningens samlade budget (700 000 euro/år) för 2009–2011 mycket begränsad, både sett till varaktighet och till belopp. Med tanke på att antalet stödmottagare är begränsat till 10, skulle det genomsnittliga individuella stödet anses vara av ringa storlek, varför kommissionen mot bakgrund av samtliga dessa uppgifter anser att åtgärden inte kommer att få någon nämnvärd budgeteffekt. Kommissionen är således förvissad om att de anmälda ändringarna inte innebär mer stöd än vad som krävs för att upprätthålla och garantera den finska sjöfartsnärings konkurrenskraft, och att de anmälda ändringarna är en respons på utvecklingen i sjöfartssektorn.
32. Stödet anses följaktligen vara förenligt med avsnitt 3.2 i gemenskapens riktlinjer.

⁴ EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.

⁵ Mål N 749/06, beslut av den 27 juni 2007, EUT C 282, 24.11.2007, s. 2.

⁶ Se avsnitt 11 andra stycket i riktlinjerna: ”Den högsta stödnivå som kan tillåtas är en sänkning till noll av inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk samt en sänkning av företagsskatten på sjöfartsverksamhet i enlighet med punkt 3.1 näst sista stycket.”

3.2.3. Förenlighet med riktlinjerna i fråga om kumulering av stöd (avsnitt 11)

33. Enligt avsnitt 11 i riktlinjerna får det sammanlagda stödet i form av befrielse från skatter och socialförsäkringsavgifter, stöd till avlösning, direkt investeringsstöd och regionalt stöd inte överskrida totalbeloppet av de skatter och socialförsäkringsavgifter som ska betalas in av rederier och sjöfolk ("taket" för stöd)⁷. Den kombinerade effekten av samtliga beviljade stöd på nationell, regional och lokal nivå måste alltid beaktas.

3.2.4. Finskt åtagande

34. I enlighet med artikel 21.1 i förordningen om förfaranden för statligt stöd⁸ åtog sig Finland i en skrivelse av den 16 mars 2006 att till kommissionen inge en årlig rapport om genomförandet av det stöd som behandlas i detta beslut.

3.2.5. Slutsats

35. Med beaktande av ovanstående anser kommissionen att de anmälda ändringar som föreslås är i linje med gemenskapens sjöfartspolitik, vars främsta syften är att fartyg fortsätter att föra en medlemsstats flagg och att säkerställa sysselsättning för ett så stort antal EU-sjömän som möjligt.

36. Mot bakgrund av detta drar kommissionen följaktligen slutsatsen att stödet inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset och att de anmälda ändringarna kan undantas i enlighet med artikel 87.3 c i fördraget.

37. Således anses stödordningen vara förenlig med gemenskapens riktlinjer.

4. BESLUT

38. Mot bakgrund av denna bedömning beslutar kommissionen att inte göra några invändningar mot de anmälda ändringarna, eftersom den anser att de utgör ett stöd som är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget.

39. Om denna skrivelse innehåller konfidentiella uppgifter som inte bör offentliggöras uppmanas Ni att informera kommissionen om detta inom femton arbetsdagar räknat från dagen för mottagandet av skrivelsen. Om kommissionen inte mottar en motiverad begäran inom den fristen, anses Ni samtycka till att tredje part kan få ta del av innehållet och att skrivelsen i sin helhet offentliggörs på de två giltiga språken på följande webbplats: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/. Er begäran ska sändas med rekommenderat brev eller fax till

⁷ Se avsnitt 11 i riktlinjerna: "Den högsta stödnivå som kan tillåtas är en sänkning till noll av inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk samt en sänkning av företagsskatten på sjöfartsverksamhet i enlighet med punkt 3.1 näst sista stycket. Större bidrag än så får inte heller andra stödordningar leda till, eftersom en snedvridning av konkurrensen måste undvikas. Varje stödordning som anmäls av en medlemsstat granskas visserligen individuellt, men summan av stöd som beviljas enligt kapitlen 3 till 6 får inte överskrida totalbeloppet av inbetalade skatter och socialförsäkringsavgifter för sjöfartsverksamhet och sjöfolk."

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för energi och transport
Direktorat A
1049 Bruxelles/Bryssel
Fax: +32 22964104

Högaktningsfullt
På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI
Kommissionens vice ordförande

⁸ Rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999, EGT L 83, 27.3.1999.