



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I FALUN**
Enhet 1
Caroline Löfling

DOM
2015-08-20
Meddelad i
Falun

Mål nr
4616-14

ANKOM

2015-08-24

Dfs 14/19:6

KLAGANDE

Baltic Offshore Kalmar AB, 556178-8505
Stuvaregatan 5
392 31 Kalmar

MOTPART

Trafikverket
Delegationen för sjöfartsstöd
Götgatan 15
411 05 Göteborg

ÖVERKLAGAT BESLUT

Trafikverkets beslut 2014-08-28, diariernr 2014-U-0291, 0298

SAKEN

Sjöfartsstöd

FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Förvaltningsrätten avslår överklagandet.

Dok.Id 140017

Postadress
Box 45
S-791 21 Falun

Besöksadress
Kullen 4

Telefon
023-383 00 00
E-post: forvaltningsrattenifalun@dom.se

Telefax
023-383 00 80

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00-12:00
13:00-16:00

BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket (delegationen) beslutade den 28 augusti 2014 att slutligt fastställa Baltic Offshore Kalmar AB:s (rederiet) stödbelopp för juni och juli 2014 till noll kr för respektive månad. Som skäl för beslutet angavs i huvudsak följande. Rederiet har ansökt om sjöfartsstöd om totalt 181 487 kr för juni och 86 363 kr för juli 2014. Rederiets kabellägningsfartyg Pleijel har legat vid kaj under 57 av 61 dagar under aktuell period och endast sporadiskt haft mer än enstaka besättningsmedlemmar ombord. Pleijel kunde under perioden därför inte anses ha använts i sådan trafik som avses i 2 § första stycket 1 förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd (stödförordningen). Att rederiet hade beredskap för att inom 48 timmar sätta fartyget i drift ansågs inte uppfylla villkoret enligt bestämmelsen. Eftersom villkoren inte varit uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid under perioden fastställdes stödbeloppet till noll kr för juni respektive juli 2014.

Rederiet överklagar beslutet och yrkar att det ska förklaras vara berättigat till sjöfartsstöd i enlighet med dess ansökningar. Rederiet anför i huvudsak följande till stöd för sin talan. Det stämmer inte att Pleijel ligger vid kaj när det inte har uppdrag och att huvuddelen av besättningen då går på ledighet. När fartyget inte är utkallat på uppdrag utför de anställda underhållsarbeten på fartyg, av kundägt lager- och reservmaterial och av egen utrustning, planering inför uppdrag samt träning för att bibehålla erforderliga certifikat. Det framgår av respektive sjömans tidrapport och ingår i uppdraget åt rederiets kunder. Det är en feltolkning att Pleijel, utöver de fyra dagar under aktuell period som fartyget utfört uppdrag på Öland, inte haft några uppdrag. Under den tiden har rederiet avtal med flera kunder att under hela året, 24 timmar om dygnet, ta emot utkallning på kabelfel. Avtalen har vunnits i internationell konkurrens och innebär att rederiet har avlönade sjömän och fartyg i beredskap för detta under hela året. Enligt avtalen utgår ersättning även under tid då Pleijel ligger i beredskap. Är Pleijel ute på

andra uppdrag när en sådan utkallning tas emot finns andra fartyg i reserv. Det kostandsbärande tonnage och de helårsavlönade sjömännen är en förutsättning för att kunna konkurrera om avtalen och upprätthålla verksamheten. Eftersom Pleijel under perioder när fartyget ligger vid kaj, ständigt är engagerat på uppdrag av rederiets kunder anses villkoren för sjöfartsstöd vara uppfyllda. Vid denna bedömning är det nödvändigt att förutsättningarna för fartygets verksamhet beaktas. Att diskvalificera rederiet från sjöfartsstöd avseende Pleijel med hänvisning till arten av rederiets verksamhet skulle strida mot stödförordningens syfte.

Delegationen motsätter sig bifall till överklagandet och anför i huvudsak följande. Att ett företag har avtal med en kund om beredskap för eventuella kabelfel eller dylikt innebär inte att ett specifikt fartyg som företaget äger kan anses vara använt för det syftet annat än när fartyget faktiskt är sysselsatt med att utföra uppdrag åt kunden. När fartyget inte har några uppdrag kan det inte anses vara använt i trafik på ett sätt som uppfyller villkoren enligt stödförordningen. Bemanningen på fartyget är signifikant lägre när det ligger vid kaj än när det är bemannat för att utföra uppdrag och ibland har de anställda arbetat enbart en timme per dag. När fartyget legat vid kaj har rederiet sökt stöd både för ersättning till anställda som arbetat ombord och anställda som varit hemförlovade. Om förvaltningsrätten finner att Pleijel ska betraktas som i trafik enligt villkoren i stödförordningen även när fartyget ligger vid kaj, anser delegationen att stöd bör utgå endast för ersättning till de anställda som arbetat ombord.

BESTÄMMELSER M.M.

Enligt 1 § första stycket stödförordningen lämnas sjöfartsstöd enligt stödförordningen till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.

Enligt 2 § första stycket stödförordningen lämnas sjöfartsstöd till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att,

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

Enligt bestämmelsens andra stycke måste villkoren i första stycket vara uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid för att sjöfartsstödet ska lämnas. Sjöfartsstöd lämnas endast för tid när villkoren är uppfyllda.

Av stödförordningens förarbeten framgår att det svenska sjöfartsstödet har utvidgats till att omfatta alla fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området, däribland kabellägningsfartyg. Syftet med EU:s riktlinjer är att främja konkurrenskraften hos unionens flottor på den globala sjöfartsmarknaden. Bland de allmänna mål för statligt stöd som anges i EU:s riktlinjer nämns bl.a. att stödet ska bidra dels till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna, dels till att upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart. För de fartyg som kommer att omfattas av det svenska sjöfartsstödet innebär det en stor kostnadslättnad som leder till att fartygen uppnår en väsentligt bättre situation i ett konkurrensförhållande jämfört med att inte vara berättigad till sjöfartsstöd (jfr prop. 2012/13:144 s. 5 ff.).

SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE

Frågan i målet

Frågan i målet är om fartyget Pleijel sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden även när fartyget ligger vid kaj, och om rederiets ansökan om sjöfartsstöd enligt 2 § stödförordningen för juni och juli 2014 ska beviljas.

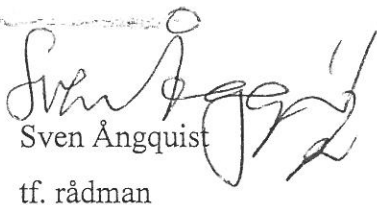
Förvaltningsrättens bedömning

Syftet med det svenska sjöfartsstödet är att åstadkomma bättre konkurrensvillkor för samtliga fartygstyper som omfattas av EU:s riktlinjer på området, däribland kabellägningsfartyg. I EU-kommissionens beslut den 24 mars 2014 (ref.nr. SA.38240 [2014/N]) med anledning av de svenska myndigheternas anmälan om ändring av stödförordningen till att även omfatta bl.a. kabellägningsfartyg, anges att det uppskattningsvis är ett kabellägningsfartyg i det svenska registret som skulle kunna få sjöfartsstöd efter att stödförordningen utvidgats (jfr punkten 15). Enligt EU-kommissionen framgår av dess tidigare beslutspraxis att utvidgningen av stödförordningen är förenlig med riktlinjerna för sjötransport (jfr punkterna 22 och 23). Enligt EU-kommissionens beslut den 13 januari 2009 (C 22/07 [ex N 43/07]) bör kabellägningsverksamhet, som huvudsakligen innebär kabelläggning till havs på begäran av kund, med nödvändiga insatser likställas med sjötransport (jfr punkterna 23 och 71).

Besättningen ombord på fartyget Pleijel har, enligt underhållsavtal mellan rederiet och ett antal kunder, utfört vissa underhållsarbeten under tiden som fartyget legat vid kaj i hemmahamnen. Enligt dessa underhållsavtal har Pleijel under den tiden även legat i beredskap för att utföra installationsuppdrag. Enligt den verksamhetsbeskrivning som rederiet gett in till delegationen inför ansökningarna utgör underhållsverksamheten den ena delen och installationsverksamheten den andra delen i rederiets huvudsakliga verksamhet. Av EU-kommissionens beslut framgår att det bedömdes

vara ett mycket lågt antal kabellägningsfartyg som skulle kunna omfattas av stödförordningen och att EU-kommissionen ansåg att det är den kabel-lägningsverksamhet som utgörs av installationsuppdrag ute till havs som kan likställas med sjötransport. Mot denna bakgrund anser förvaltningsrätten att även om det ingår i rederiets verksamhet att dess fartyg vid kaj ska bedriva underhållsarbeten, innebär inte den delen av verksamheten att Pleijel under denna tid i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Eftersom Pleijel under juni och juli 2014 har legat vid kaj under 57 av 61 dagar har villkoren för sjöfartsstöd inte varit uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid under denna period. Förvaltningsrätten finner således att rederiet inte har rätt till sjöfartsstöd för juni och juli 2014. Att samtliga anställda som arbetar ombord på Pleijel fått hel månadslön under aktuell period ändrar inte förvaltningsrättens bedömning. Överklagandet ska därmed avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 3109/1C).


Sven Ångquist
tf. rådman

I avgörandet har även nämndemännen Karl-Georg Karlqvist, Pernilla Hammarberg och Kerstin Floberg deltagit.