

Så stärker vi förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg

Transportstyrelsens analys av åtgärder som behövs för att
stärka förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk
flagg



© Transportstyrelsen

Avdelningen för sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSG 2020-1038

Författare Jenny Blomberg, Henrik Tunfors, Erika Persson, Stefan Eriksson,
Jonathan Stillman, Olle Thelaus, Adam Rytthammar, Johan Stenborg och
Fredrik Hellsberg

Månad År Juni 2020

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Den här rapporten är Transportstyrelsens slutredovisning på det regeringsuppdrag om hur man kan stärka förutsättningar för specialsjöfarten under svensk flagg vilket myndigheten fick i samband med sitt regleringsbrev för 2020.

Utredningen har genomförts av en projektgrupp inom Transportstyrelsen i vilken deltagarna har expertkunskaper inom sjöfart. Under arbetet har dialog förts med Svensk Sjöfart, rederier inom sektorn samt fackföreningarna SEKO Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen.

Norrköping, 24 juni 2020

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör, Transportstyrelsen

Simon Posluk
Enhetschef, Enheten för hållbar
utveckling

Sammanfattning

I den här rapporten slutredovisar Transportstyrelsen sitt regeringsuppdrag om att se över förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg, ett uppdrag som myndigheten fick sitt regleringsbrev för 2020 efter *Blå Tillväxt* skickat in en hemställan till Infrastrukturdepartementet.

Dagens sjöfartsregler och de skatteregler samt näringsvillkor som rederier har att förhålla sig till är till stor del utformade för den sjöfart som går långt och transporterar gods eller betalande passagerare, vilket innebär att rederier som bedriver specialsjöfart måste förhålla sig till regler som inte är anpassade för deras verksamhet. Det gör att det ofta blir dyrt och svårt att bedriva och utveckla verksamhet inom specialsjöfart i Sverige, det går helt enkelt inte att konkurrera med rederier som ligger under en annan flaggstat då dessa har betydligt mer frikostiga regler att förhålla sig till.

Syftet med Transportstyrelsens uppdrag var att identifiera hur myndigheten, inom befintliga ekonomiska ramar, kan bidra till att stärka specialsjöfarten under svensk flagg. Detta görs genom att dels beskriva hur dagens förutsättningar för specialsjöfarten ser ut, dels redovisa möjligheter för Transportstyrelsen, och andra myndigheter, att förbättra dagens förutsättningar. Syftet med uppdraget var också att se över möjligheten att inrätta en fokalpunkt för specialsjöfart inom Transportstyrelsen.

Rapporten redogör dagens förutsättningar för specialsjöfarten i form av behörighet och bemanning, vilken behörighet som krävs inom respektive fartområde, tekniska regler för fartyg, tillsyn och certifiering samt fartygsregistrering. Dessa förutsättningar är sådana som Transportstyrelsen beslutar om och har rådighet över.

I rapporten beskrivs också översiktligt förutsättningar för specialsjöfarten som Transportstyrelsen inte har rådighet över så som det svenska tonnageskattesystemet och möjligheten till sjöfartsstöd. Där ligger ansvaret på andra myndigheter.

Länders sjöfartsadministrationer och näringsvillkor ser olika ut och inom specialsjöfarten omnämns Danmark, Nederländerna och Storbritannien ofta som fördelaktiga flaggstater. Givet den begränsade tiden för uppdraget bedömde Transportstyrelsen att det inte var möjligt att göra en fullständig och rättvis jämförelse mellan dessa länder och Sverige. Mot bakgrund av detta diskuterades specialsjöfartens förutsättningar under svensk flagg med rederier inom sektorn, Svensk Sjöfart och sjöfacken. Under de samtal som fördes lyftes följande områden som de största hindren för specialsjöfartens verksamhet under svensk flagg:

- närings- och skattevillkor och
- regler kring behörighet och bemanning samt fartområden.

Det finns också tydliga önskemål från branschen om att Transportstyrelsen skulle vara en aktiv flagstatsadministration med en tät kontakt med såväl branschen som andra staters administrationer för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för specialsjöfarten under svensk flagg.

Transportstyrelsen har inte befogenhet att lösa alla svårigheter som myndigheten har blivit uppmärksam på under arbetets gång eftersom myndigheten endast har rådighet över regelgivning inom transportområdet.

Det är tydligt att exempelvis förbättrade näringsvillkor och mer gynnsamma skatteregler är nyckelfaktorer för att rederier ska ha goda förutsättningar att bedriva specialsjöfart under svensk flagg. För att till exempel skapa enklare skatteregler och förändrade regler för sjöfartsstöd behöver regeringen och andra myndigheter så som Skatteverket och Trafikverket involveras.

Ett samarbete mellan berörda myndigheter skulle sannolikt öka möjligheterna till ett effektivare förbättringsarbete med möjlighet att hitta gemensamma lösningar som fungerar på lång sikt. Transportstyrelsen deltar gärna i ett sådant myndighetsövergripande arbete.

Vad gäller inrättande av en fokuspunkt för specialsjöfart så föreslår Transportstyrelsen att rollen som inflaggningslots på myndigheten blir förstärkt och därmed får en utökad portfölj som även inbegriper frågor som rör specialsjöfart. Inflaggningslotsen är redan i dag en etablerad funktion med kontakt med redare i frågor kring inflaggning av fartyg, samt med en samordnande funktion för frågor kring inflaggning, som både hamnar inom och som sträcker sig utanför myndighetens ansvarsområde.

Transportstyrelsen bedömer att en utvidgning av inflaggningslotsens uppdrag till att omfatta även specialsjöfarten är en naturlig förlängning av dennes uppdrag.

Avslutningsvis går det att konstatera att de svårigheter som i dagsläget finns för att bedriva specialsjöfart under svensk flagg är komplexa, och i ett flertal fall krävs regelförändringar inom såväl regler för sjöfarten som inom skattelagstiftningen för att stärka specialsjöfartens möjligheter att bedriva sin verksamhet under svensk flagg.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
INNEHÅLL	6
1 INLEDNING OCH BAKGRUND	8
1.1 Syfte och frågeställningar.....	9
1.2 Metod.....	10
1.3 Avgränsningar.....	10
2 VAD ÄR SPECIALSJÖFART?	11
3 DAGENS FÖRUTSÄTTNINGAR	12
3.1 Transportstyrelsens regelverk och uppdrag.....	12
3.1.1 Behörighet och bemanning.....	13
3.1.2 Behörigheter i fartområdet närfart.....	13
3.1.3 Förändrade regler om utbildning och behörigheter för sjöpersonalsedan sedan 2018.....	15
3.1.4 Tekniska regler för fartyg.....	15
3.1.5 Regler för pråmar.....	17
3.1.6 Fartygsregistrering.....	19
3.1.7 Tillsyn och certifiering.....	20
3.2 Den svenska tonnageskatten.....	21
3.3 Sjöinkomst.....	22
3.4 Sjöfartsstöd.....	23
3.5 Avgifter för fartygsregistrering och stämpelskatt på fartyg.....	24
3.6 Regler för ränteavdragsbegränsningar.....	25
3.7 Nya regler för industripersonal.....	26
4 EN UTBLICK TILL ANDRA EUROPEISKA LÄNDER	27
5 HEARING MED BRANSCHEN	28
5.1 Näringsvillkor.....	29
5.2 Behörighet- och bemanning.....	30
5.3 Tekniska regler.....	31
5.4 Övrigt.....	32
6 SLUTSATSER, REKOMMENDATIONER OCH OBSERVATIONER	33
6.1 Transportstyrelsens ansvarsområde.....	33
6.1.1 Inrättande av en fokuspunkt för specialsjöfart på Transportstyrelsen.....	34

6.1.2	Fartygsregistrering	35
6.1.3	Behörighet och bemanning	35
6.1.4	Förändring av fartområden.....	36
6.1.5	Tecknande av bilaterala avtal för att få nyttja andra staters nårfartsområden	37
6.1.6	Tekniska regler	37
6.2	Andra myndigheters ansvarsområden.....	37
6.3	Samarbeten mellan berörda myndigheter	38
REFERENSER.....		39

1 Inledning och bakgrund

De senaste åren har regeringen vidtagit åtgärder för att stärka förutsättningarna för att bedriva rederiverksamhet i Sverige, exempelvis genom införandet av det svenska tonnageskattesystemet år 2017, vilket har varit en bidragande faktor till att antalet fartyg generellt har ökat under svensk flagg.¹ Regeringen har också tagit initiativ till bland annat regelförenklingsförslag för att stärka förutsättningarna för sjöfarten. Flertalet av dessa är dock inte tillämpliga för specialsjöfarten. Branschen har mot denna bakgrund uttryckt en stark oro för utvecklingen i Sverige. En orsak till branschens oro är därför att centrala delar av näringsvillkoren som gäller för sjöfartsnäringen i övrigt inte omfattar specialsjöfarten. Rådande förutsättningar för specialsjöfarten är därmed, enligt branschen, inte i linje med de intentioner som regeringen har visat på. Trots att regeringen för några år sedan ändrade *Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd*, bland annat i syfte att möjliggöra för rederier som bedriver specialsjöfart att erhålla sjöfartsstöd, har rederierna inte kunnat inkluderas i den så kallade nettomodellen och kan därmed inte erhålla sjöfartsstöd, vilket beror på att olika regler i dagsläget inte är kompatibla med varandra.

Branschen har i olika sammanhang framhållit att Sverige i grunden har mycket goda förutsättningar att utveckla specialsjöfarten, vilka ofta bygger på en hög grad av teknisk specialisering ombord på fartygen i kombination med rederiverksamhet. I Sverige finns båda delarna. Branschen anser att användningen av världens havsområden hela tiden kommer att öka och med det även olika typer av specialiserade sjöfartstjänster. Utvecklingen i Sverige har emellertid inneburit att fartyg inom specialsjöfarten som tidigare låg under svensk flagg har avvecklats och nya specialfartyg har flaggats in i andra länder. Detta anses av samarbetsorganet *Blå tillväxt*² vara särskilt oroande då flera av dessa utländska fartyg utför arbete som skulle kunna påverka Sveriges förmåga att genomföra vissa uppgifter i händelse av en förändrad nationell hotbild. En ytterligare anledning till oro, enligt *Blå Tillväxt*, är att Sverige genom detta inte säkerställer att det t ex. finns förutsättningar till att använda svenska fartyg för inhämtning av sekretesskyddade djupdata samt möta upp behovet av att kunna laga sjökablar.

Även de räntebegränsningsregler som infördes vid årsskiftet 2018/2019 anses av *Blå Tillväxt* försvåra möjligheten att bedriva specialsjöfart i Sverige då reglerna av samma part anses försvåra förutsättningarna för investeringstung industri, så som rederiverksamhet, generellt.

¹ Blå tillväxt, *Hemställd angående behov av åtgärder för att möjliggöra för svensk specialsjöfart*, 2019

² Samarbetsorganet Blå Tillväxt består av Svensk Sjöfart, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsförbundet

Det är dock inte bara regler näringsvillkor och skatteregler som, enligt *Blå Tillväxt*, försvårar för specialsjöfarten att bedriva verksamhet under svensk flagg. Transportstyrelsens regler kring framför allt behörighet och bemanning och tekniska krav på fartyg samt fartområden är också faktorer som anses spela in. Om vissa regler förändrades skulle det, enligt *Blå Tillväxt*, sannolikt finnas bättre förutsättningar för att fler specialfartyg flaggade svenskt.

Med bakgrund av detta skickade parterna inom *Blå Tillväxt* år 2019 en hemställan till Infrastrukturdepartementet i vilken de önskade att regeringen skulle uppdra åt Transportstyrelsen att särskilt se över förutsättningarna för specialsjöfarten i Sverige. *Blå tillväxt* konstaterar i sin hemställan att till följd av de villkor som råder i Sverige så omfattar specialsjöfarten idag endast ett fåtal fartyg och ett relativt sett litet antal sjömän som arbetar inom området. Detta medan, enligt Svensk Sjöfart, olika verksamheter inom området växer snabbt i andra länder.

Ur regleringsbrevet till Transportstyrelsen för verksamhetsåret 2020, daterat 2019-12-09, framgår att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att se över hur myndigheten inom befintliga ekonomiska ramar kan stärka förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg.

Med bakgrund av detta redovisar Transportstyrelsen övergripande i denna rapport hur dagens förutsättningar ser ut för de rederier som bedriver specialsjöfart under svensk flagg samt vad som skulle kunna göras för att förbättra förutsättningarna att bedriva specialsjöfart. I rapporten redovisas också möjligheterna att inrätta en fokalpunkt för specialsjöfart inom myndigheten.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 juni 2020.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med uppdraget är dels att identifiera hur Transportstyrelsen, inom befintliga ekonomiska ramar, kan bidra till att stärka förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg, dels att se över möjligheten att inrätta en fokalpunkt för specialsjöfart inom myndigheten. Syftet är också att översiktligt beskriva hur dagens förutsättningar ser ut för specialsjöfarten, både vad gäller sjöfartsregler och konkurrensförhållanden samt redovisa vilka möjligheter det finns, även för andra myndigheter, att förbättra dagens förutsättningar.

1.2 Metod

För att ta fram denna rapport har relevanta regelverk, rapporter och litteratur som behandlar ämnet studerats. Transportstyrelsen har också vid flertalet tillfällen haft kontakt med föreningen Svensk Sjöfart för att inhämta information. Myndigheten har även haft kontakt med Trafikverket, Seko Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen för att inhämta relevant information.

Den 22 april anordnade Transportstyrelsen en hearing med branschen för att ta del av vilka problem de ser med att bedriva specialsjöfart under svensk flagg och vad som skulle kunna göras för att förbättra deras möjligheter. Med hänsyn till den globala pandemin av Covid-19 genomfördes hearingen via Skype.

Nedanstående parter deltog:

- Baltic Offshore
- BRP Shipping
- Svensk Sjöentreprenad
- Svitzer
- MMT Sweden AB
- Northern Offshore Group (NOS)
- Svensk Sjöfart

1.3 Avgränsningar

Rapporten behandlar endast de delar av den maritima näringen som *Blå tillväxt* har identifierat som specialsjöfart. Transportstyrelsen har därmed inte beslutat om någon egen definition av begreppet specialsjöfart eller vilka sjöfartsnäringsområden som begreppet ska inkludera.

Rapporten är av övergripande karaktär och ska ses som en första analys av dagens förutsättningar för specialsjöfarten och vad det finns för hinder och möjligheter att förbättra dessa.

I rapporten redogör vi för de möjligheter Transportstyrelsen har för att förbättra specialsjöfartens förutsättningar under svensk flagg, dessa är inriktade på myndighetens kärnområden regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn. I rapporten presenteras dock inte några konkreta regelförändringsförslag.

I rapporten redogör vi även för vilka hinder vi ser utanför Transportstyrelsens verksamhetsområde och som myndigheten därmed inte har rådighet över, dessa kommer endast att presenteras översiktligt.

2 Vad är specialsjöfart?

Att hitta en specifik definition av specialsjöfart eller besluta om vilka typer av rederier och fartyg som skulle kunna inkluderas i begreppet specialsjöfart är svårt. Specialsjöfart är inte ett juridiskt begrepp som går att applicera på en viss typ av sjöfart utan begreppet inkluderar många olika typer av verksamheter som alla har olika krav och behov. Det är i dagsläget en relativt liten andel svenska fartyg och en liten andel svenska sjömän som i dag arbetar inom specialsjöfarten, men det är en bransch som har stor potential att växa under svensk flagg. Främst beror detta på att specialsjöfarten ofta är kopplad till högteknologisk teknik, en sektor inom vilken Sverige kan anses vara framgångsrik. I dag begränsas dock potentialen att växa till följd av bland annat gällande närings- skatte- och sjöfartsregler.

Ibland definieras specialsjöfart som all sjöfart som inte transporterar betalande passagerare (över 12 pax) eller gods men den definitionen riskerar att bli för snäv och inte alltid rättvis då specialsjöfarten i vissa avseenden transporterar både passagerare och gods, men i helt andra syften än att transportera dessa mellan två olika hamnar. Rederier som arbetar inom specialsjöfarten kan till exempel ha till uppgift att utföra en tjänst till havs och för att kunna utföra den tjänsten måste passagerare (de som ska utföra arbetet) och det materiel (goods) som krävs transporteras ut till det aktuella området.³ Flera av rederierna har beredskapsverksamhet med båtar som till stor del ligger vid kaj i väntan på att få signal att åka ut och exempelvis reparera ett vindkraftverk. Andra rederier är upphandlade med långa kontrakt med exempelvis elbranschens leverantörer och har därmed oförutsedda arbetsinsatser beroende på reparationsbehov av ledningar osv.⁴ *Blå Tillväxt* anser att specialsjöfarten med de rederier som finns inom sektorn bör ses som en egen tjänstesektor som använder båtar, fartyg och pråmar som arbetsredskap för att kunna utföra olika tjänster till sjöss. Tjänsterna består då i att transportera människor och nödvändigt gods till exempel bunkring, transporter till vindkraftparker till sjöss för att utföra underhåll, genomföra djupmätningar, utföra anläggningsarbeten till havs, utföra kabeldragningar till havseller eller arbeta vid t ex. fiskodlingar. Annan verksamhet som enligt *Blå Tillväxt* kan klassas som specialsjöfart är verksamheten med ambulansbåtar.

Möjligen gavs den bästa definitionen av ett av de deltagande rederierna vid den avstämning Transportstyrelsen hade med branschen inom ramen för

³ Intervju med Svensk Sjöfart, 2020-03-26

⁴ Intervju med Trafikverket, 2020-04-06

framtagandet av denna rapport: specialsjöfart är sjöfart som inte är linjesjöfart eller trampsjöfart⁵.

I stället för att i detta läge ta fram en definition av specialsjöfart så har Transportstyrelsen i arbetet utgått från vilka branscher/verksamheter som organisationen *Blå Tillväxt* definierar som specialsjöfart.

Dagens sjöfartsregler och de skatte- och näringslivsregler som rederier har att förhålla sig till är till stor del utformade för den sjöfart som går långt och transporterar gods eller betalande passagerare, vilket innebär att rederier som bedriver specialsjöfart måste förhålla sig till regler som inte är anpassade för deras verksamhet. Det gör att det ofta blir dyrt och svårt att både bedriva och utveckla verksamhet inom specialsjöfart i Sverige, det går helt enkelt inte att konkurrera med rederier som ligger under en annan flaggstat då dessa ofta har betydligt mer frikostiga regler att förhålla sig till. I övriga EU har staterna, enligt Svensk Sjöfart, hittat en gemensam nivå när det kommer till näringsmässiga villkor och denna gemensamma nivå skiljer sig från de svenska näringsvillkoren.⁶

3 Dagens förutsättningar

I detta avsnitt görs en övergripande beskrivning av dagens förutsättningar för specialsjöfarten under svensk flagg. De förutsättningar som Transportstyrelsen inte har rådighet över kommer endast att beröras översiktligt.

3.1 Transportstyrelsens regelverk och uppdrag

Transportstyrelsen är den myndighet som primärt beslutar regler för svensk sjöfart; fartyg, sjöpersonal och hamnar. Områden som myndigheten reglerar inkluderar fartygskonstruktion och -utrustning (inklusive kommunikation), stabilitet och bärighet (inklusive lastlinjekrav), brandskydd, lastning och lossning, lastsäkring, farligt gods, säkerhetsorganisation, bemanning, utbildning och vilotid, navigation och sjövägsregler samt sjöfartsskydd, arbetsmiljö, åtgärder mot förorening till vatten och luft, fartygsåtervinning, mottagning av avfall och sjöräddning.

Transportstyrelsen utövar dessutom tillsyn och utfärdar tillstånd enligt reglerna på ovan nämnda områden samt är behörig myndighet, enligt flera

⁵ Trampsjöfart omfattar de fartyg som inte går mellan bestämda hamnar enligt en bestämd tidtabell.

⁶ Svensk Sjöfart vid hearing med sjöfartsbranschen, 2020-04-22

internationella regelverk (inklusive EU-regelverk), på sjöfartsområdet. Myndigheten utövar även tillsyn på utländska fartyg i vissa fall.

Transportstyrelsen ansvarar även för skeppsmätning och registrering (inklusive in-teckning) av fartyg i sjöfartsregistret. I detta kapitel berör vi de områden och regelverk som är av speciellt intresse för specialsjöfarten.

3.1.1 Behörighet och bemanning

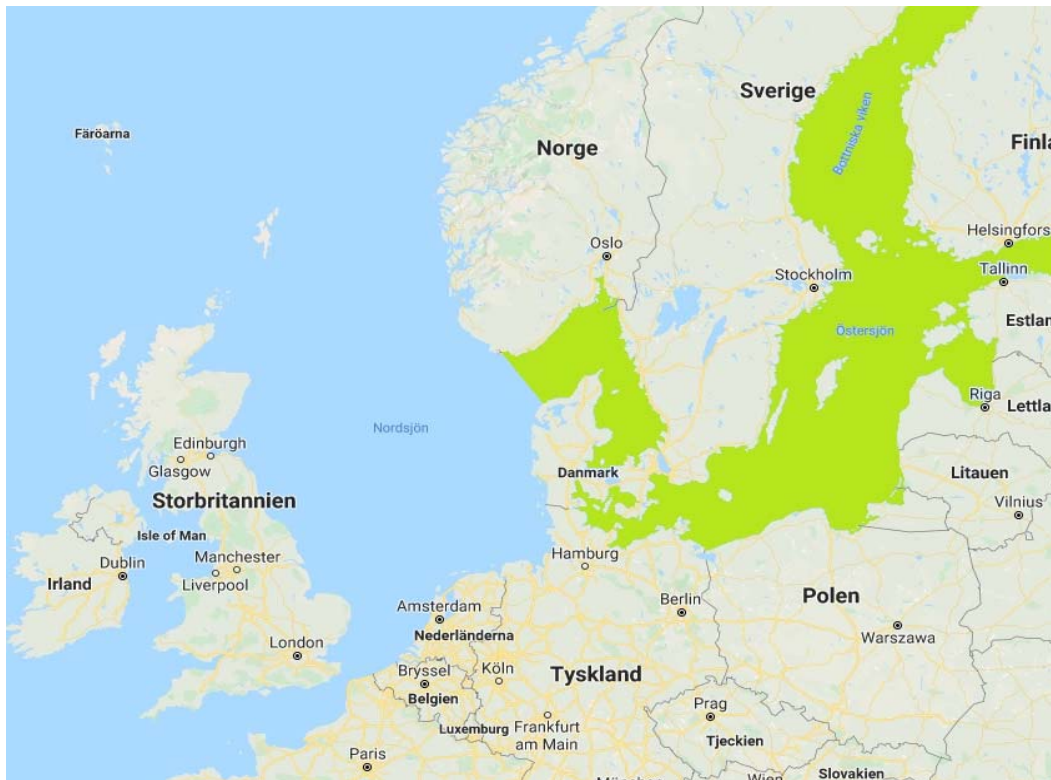
För att ett rederi ska få bedriva verksamhet med ett visst fartyg måste de ha en besättning som uppfyller Transportstyrelsens regler kring behörighet och bemanning. Kraven för att söka ut svenska behörigheter återfinns i *förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal*. Dessa krav föreskrivs mer detaljerat i *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal*. Av dessa föreskrifter framgår även vilka befattningar som de olika behörigheterna ger rätt att tjänstgöra i.

I *fartygssäkerhetsförordningen (2003:438)* finns bland annat kraven för vilka befattningar det krävs specifika personliga certifikat för och i samma förordning återfinns även det allmänna kravet om att befälhavaren och ombordanställda ska se till att de innehar nödvändiga och giltiga behörighetsbevis, certifikat och övriga intyg för den specifika tjänsten. *Fartygssäkerhetslagen (2003:364)* anger att säkerhetsbesättning ska fastställas för varje fartyg med en bruttodräktighet om minst 20 som transporterar gods eller passagerare. För fartyg som inte transporterar gods eller passagerare och som har en bruttodräktighet om 500 eller mer ska också beslut om säkerhetsbesättning fastställas. Transportstyrelsen är den myndighet som fastställer säkerhetsbesättning på svenska fartyg. För de fartyg som inte faller inom kategorierna ovan regleras bemanningen av *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning*. De behörigheter och numerärer på besättning som krävs beror på fartygets storlek (bruttodräktighet), maskinstyrka samt vilket fartområde som trafikerar.

3.1.2 Behörigheter i fartområdet närfart

När det gäller de fartyg som organisationen *Blå tillväxt* benämner som specialsjöfart bedöms merparten av fartygen trafikera fartområdet *närfart* (Near-coastal voyages) och därmed träffas de av behörighets- och bemanningskrav som ställs i just det närfartområdet de befinner sig i, oavsett stat. Svensk närfart är definierat som ”*Fart till och från orter vid Östersjön eller farvatten som har förbindelse med Östersjön, dock inte*

bortom linjen Hanstholm – Lindesnäs, samt fart genom Kielkanalen till Cuxhaven”.⁷



Karta över norra Europa med svensk närfart markerad i grön färg.

De behörigheter som krävs i närfart regleras internationellt av *STCW-konventionen*⁸. I Sverige benämns dessa behörigheter som Fartygsbefäl klass VII för styrmannen och Fartygsbefäl klass VI för befälhavaren. Behörigheten Fartygsbefäl klass VII kan sökas ut mot bakgrund av en utbildning på 40 högskolepoäng samt 36 månaders sjötjänstgöring. För behörigheten Fartygsbefäl klass VI krävs ytterligare 12 månaders erfarenhet som fartygsbefäl.

Beroende på fartygets verksamhet tillkommer krav om särskilda certifikat rörande bland annat säkerhet, brandbekämpning, sjukvård och eventuell hantering av last eller passagerare.

⁷ Transportstyrelsen, 1 kap. 3§ Förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, 2011

⁸ The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended.

3.1.3 Förändrade regler om utbildning och behörigheter för sjöpersonalsedan sedan 2018

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal ändrades den 1 januari 2018, vilket medförde att behörigheten fartygsbefäl klass III sen dess är giltig för befattning som befälhavare i oceanfart. Även andra utökade möjligheter infördes den 1 januari 2018 som en halvering av kraven på sjötid för att erhålla de behörigheter som endast är giltiga i svensk inre fart. Därtill tillkom en ny behörighet vid namn begränsat fartygsbefäl klass VIII inre fart. Denna behörighet är endast giltig i inre fart och baseras på ett lägre krav än som tidigare varit möjligt gällande fartygens storlek. Handelsfartyg under 20 bruttoton men som har en längd från sex meter får räkna sjötid som befälhavare. Behörigheten ger möjlighet för de minsta handelsfartygen, som t.ex. taxibåtar, att tillgodoräkna sin sjötid för att erhålla en behörighet med högre rättigheter. Dessa åtgärder ger även ökade möjligheter för den del av specialsjöfarten som anses vara bogsering och kabelläggning i inre fart.

Fartyg av mindre storlek har inget krav att ha en teknisk chef ombord i Transportstyrelsens beslut om säkerhetsbesättning. När ett fartyg godkänts för obemannat maskinrum så ingår hantering av huvudmaskin i däcksbesättningens arbetsuppgifter.

Transportstyrelsen tillåter att sjötid från marinen används vid handläggning av behörigheter. Däremot finns ett delkrav om att sjötiden även måste vara utförd på handelsfartyg.

3.1.4 Tekniska regler för fartyg

Det finns ännu inga särskilda svenska regler för fartyg som används till specialsjöfart. I den internationella sjöfartsorganisationen IMO, där Sverige är en aktiv deltagare, pågår förhandlingar för att ta fram ett regelverk för det som kallas *Industrial Personnel* (Industripersonal på svenska)⁹ som kan tillämpas på delar av specialsjöfarten. I övrigt gäller samma regler som för andra fartyg och då avgörs säkerhetsnivån av hur många passagerare som transporteras (är det mer än 12 definieras det som passagerarfartyg, annars som lastfartyg), hur stort fartyget är (längd och bruttodräktighet), vilken last som transporteras (exempelvis flytande last i bulk, torrlast, container, farligt gods) eller om fartyget har andra särskilda användningsområden såsom fiskeverksamhet. Den första distinktionen som görs är dock om fartyget ska användas på internationella resor eller inte.

⁹ Se vidare för mer information under avsnitt 3.7 i denna rapport.

För fartyg som används på internationella resor, det vill säga mellan hamnar i olika länder, finns tekniska regler för fartyg och tillsyn av desamma i ett antal internationella överenskommelser (internationella konventioner och viss EU-lagstiftning) som implementerats och genomförts i svensk rätt. Dessa regler baseras på så kallade preskriptiva krav, vilket innebär att reglerna uttryckligen anger exakt hur du ska bygga, utrusta, lasta och lossa och framföra ditt fartyg. Ett fartyg som vid tillsyn kan visa att de uppfyller reglerna anses sjövärdigt och får användas till sjöfart. I internationell rätt skiljer man ofta mellan passagerarfartyg, vilket är fartyg som oavsett storlek transporterar mer än 12 passagerare, och lastfartyg som har en minimistorlek.

För att fånga upp lastfartygs många olika användningsområden finns ett antal särskilda regelverk (ofta internationella koder) för olika användningsområden såsom transport av last i bulk (exempelvis fasta laster såsom malm, stenkross, timmer, spannmål, flytande laster såsom olja, kemiprodukter, livsmedel) eller gasformiga laster såsom kondenserad naturgas (LNG).

För viss specialsjöfart kan den så kallade SPS-koden (*Special Purpose Ships*) vara aktuell. Denna innehåller regler för fartyg som egentligen borde klassas som passagerarfartyg (eftersom de transporterar fler än tolv passagerare), men som anses användas till så kallade särskilda ändamål. Därigenom blir de som vanligtvis ses som passagerare istället personal som arbetar ombord med icke fartygsanknutet arbete, vilket exempelvis kan vara forskningsändamål. Även den så kallade HSC-koden (*High Speed Craft*) för höghastighetsfartyg kan vara aktuell för specialsjöfart om fartygen designats för vissa hastigheter.

En fördel med de internationella regelverken är att kravnivån är samma oberoende av flaggstat samt att de certifikat som verifierar detta accepteras av andra länder.

De fartyg som används för (inrikes) nationella resor träffas i allmänhet inte av internationella regler utan regleras istället huvudsakligen i *Transportstyrelsens föreskrifter (2017:26) och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart*.

Dessa nationella regler för sjöfart är uppbyggda kring funktionskrav, vilket innebär att reglerna inte i detalj anger hur man ska bygga, utrusta, lasta och lossa och framföra sitt fartyg. Reglerna anger istället vilka egenskaper (funktioner) fartyget ska ha för att anses som sjövärdigt. Det innebär exempelvis att istället för att reglera hur tjock plåten ska vara eller vilka egenskaper maskineriet ska ha och att en viss specifik radioinstallation ska finnas så ställs det krav på att fartyget ska flyta (vara säkert mot

vatteninträngning) och kunna manövreras säkert vid användning i det fartområde och med den last fartyget ska godkännas för samt att besättningen ska kunna kommunicera med omgivningen på ett säkert sätt.

I detta regelverk ges alltså möjligheter till flexibilitet och anpassning till hur fartyget är tänkt att användas, något som ibland blir svårt med motsvarande preskriptiva krav som ibland hindrar en teknisk lösning eller innovation. Man kan här använda sig av både svenska, internationella eller utländska – sammanhållna – regelverk. Detta ställer dock särskilda kunskapskrav på den som vill bygga med innovativa och alternativa lösningar inom ramen för funktionsbaserade regelverk då denne hela tiden genom riskanalyser måste visa hur man uppfyller de olika funktionerna. Det ger alltså större flexibilitet men ställer högre krav på eget kunnande och analys än när man till punkt och pricka följer ett regelverk som i detalj anger hur du ska bygga.

Man kan avslutningsvis notera att de lastfartyg som certifieras enligt reglerna för nationell sjöfart, beroende på storlek, också kan användas på internationell resa. Det innebär att dessa fartyg på internationell resa endast medför nationella svenska certifikat, vilket kan medföra komplikationer i kontakt med myndigheter i utländsk hamn.

3.1.5 Regler för pråmar

2015 presenterade Näringsdepartementet ett förslag på ett omfattande regelförenklingspaket för hela sjöfartsnäringen vilket även inkluderade inrättandet av ett register för pråmar och flytande utrustning. Registret ansågs nödvändigt för att lösa problemet att det i Sverige inte ansetts helt säkerställt att pråmar utgör fartyg till skillnad från många andra länder i Europa. Regeringen valde dock att inte gå vidare med den delen av förslaget som rörde inrättande ett register för pråmar och flytande utrustning.

Som en följd av regelförenklingspaketet tog Transportstyrelsen fram en ny föreskrift *TSFS 2017:26 Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart*, som omfattar de flesta fartyg i nationell sjöfart.

Reglerna består av mer funktionsbaserade krav som istället för att tala om exakt hur något ska utföras mer beskriver vad som ska uppnås.

Avsikten var att dessa regler även skulle omfatta pråmar och flytande utrustning men eftersom regeringen valde att inte gå vidare med förslaget om inrättande av ett pråmregister så utelämnades reglerna att omfatta pråmar i slutversionen.

I dagsläget råder därför en osäkerhet kring huruvida en pråm ska räknas som ett fartyg eller inte samt vilka regler som ska nyttjas för att bedöma deras

sjövärdighet och tilldelas certifikat. Ett sätt att angripa denna problematik skulle kunna vara att regeringen lägger fram en proposition till riksdagen om att inrätta ett pråmregister i enlighet med det förslag som framkom i promemorian *Regelförenkling för sjöfarten* från 2015, vilket i stort innebär ett förslag om att underlätta registrering av pråmar genom att ha samma registreringsregler för pråmar som för båtar. En ”pråmdel” föreslås inrättas i det existerande fartygsregistret där fartygsregistrets ”båt-del” skulle ses som en förebild avseende registreringen. Vad gäller tillsyn så föreslogs i promemorian att *fartygssäkerhetslagens (2003:364) (FSL)* tillämpningsområde skulle utökas till att omfatta pråmar och flytande utrustning som inte kan anses utgöra fartyg. Vidare föreslås att pråmar och flytande utrustning som inte kan anses utgöra fartyg endast ska tillämpa vissa grundläggande bestämmelser i FSL. Det föreslås också att Transportstyrelsen bör bemyndigas att föreskriva i detalj hur dessa farkoster ska vara konstruerade och utrustade och att användning av pråmar i strid med FSL ska straffbeläggas. I promemorian läggs det också fram förslag på att Transportstyrelsen ska utföra tillsyn på pråmar och flytande utrustning som används tillsammans som en enhet, exempelvis så skulle då tillsyn över arbetsmiljö och lasthantering ombord på pråmen göras tillsammans med motsvarande tillsyn på bogserbåten. Slutligen föreslås att när en pråm ska sluta användas till sjöfart så bör arbetsmiljöansvaret övergå till Arbetsmiljöverket.¹⁰

En annan lösning kan vara att definitionen av fartyg i Sjölagen ändras till att medge att pråmar kan räknas som fartyg. I sådana fall behöver inget särskilt pråmregister etableras och tillsyn och certifiering kan ske i enlighet med det nya regelverket för nationella fartyg. I praktiken tillämpas detta för de flesta av de omkring 270 pråmar som finns registrerade i fartygsregistret.

I Sverige finns det idag inget krav på att företag behöver registrera sina pråmar. Oregistrerade pråmar följer således inte gällande regelverk vilket bidrar till att det idag finns en utbredd snedvriden konkurrens mellan de företag som använder oregistrerade/ocertifierade pråmar och de företag som väljer att registrera sina pråmar.

Enlig Transportstyrelsens statistik över olyckor går det att utläsa att pråmar är den fartygsgrupp inom yrkesmässig sjöfart som har den största frekvensen av allvarliga eller mycket allvarliga olyckor. Nya användningsområden för pråmar, ett ökat användande inom olika infrastrukturprojekt och regler som inte alltid följs är några av orsakerna till det stora olyckstalet.¹¹

¹⁰ Schelin Johan, *Regelförenkling för sjöfarten*, Promemoria, 2015

¹¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Fartygstyper/pramar/>

Transportstyrelsen för i dagsläget en dialog med Infrastrukturdepartementet och Svensk Sjöfart för att få ett fungerande regelverk och tillsynssystem på plats.

3.1.6 Fartygsregistrering

Den svenska lagstiftningen för registrering av fartyg skiljer på skepp, vilket är fartyg med en största längd överstigande 24 meter, och båtar, vilket är fartyg med en största längd upp till 24 meter. Förfarandet för registrering av skepp och båtar innehåller vissa skillnader avseende vilken dokumentation som måste ges in vid registrering, vilka effekter registrering får samt vilka avgifter registrering medför.

Det svenska fartygsregistrets skeppsdel (skeppsregistret) är ett inskrivningsregister, vilket innebär att fartygsägare som ansöker om att få tas upp i registret måste bevisa för Transportstyrelsen att de verkligen är ägare av det skepp som ska registreras. Att ägaren måste bevisa att denne verkligen är ägare av skeppet innebär att ägaren måste ge in förvärvshandlingar tillbaka till senast inskriven ägare i utländskt inskrivningsregister för fartyg, alternativt, om fartyget aldrig varit registrerat i ett inskrivningsregister, tillbaka till byggnadsvarvet.

Efter att ett fartyg registrerats i skeppsregistret garanterar svenska staten att den som skrivits in som ägare till ett svenskt skepp verkligen är ägare till detsamma. Det innebär att fartygsägaren kan ansöka om inteckningar i det aktuella skeppet som i sin tur kan användas som säkerhet vid finansieringen av skeppet. Staten garanterar även att den senast inskrivne ägaren i registret är rätt ägare av skeppet, exempelvis vid en avregistrering för att skeppet ska försäljas till utlandet.

Det finns i dagsläget ingen möjlighet att registrera skepp i det svenska skeppsregistret om inte skeppet avregistrerats från tidigare (utländskt) register. Detta innebär att dubbelregistrering, det vill säga samtidig registrering i ett utländskt inskrivningsregister och det svenska registret, inte är möjlig. Vidare innebär detta att det inte är möjligt att ha kvar utländsk registrering om man vill bareboat-chartra¹² in ett skepp till Sverige. För att fartyget ska kunna få svensk flagg i en sådan situation måste skeppet avregistreras från det utländska registret för att sedan kunna registreras i Sverige. Om skeppet har finansierats med inteckningar i utlandet måste dessa upphöra att belasta fartyget i utlandet och nya inteckningar måste tas ut i Sverige, vilket innebär ytterligare kostnader för redaren.

¹² Bareboat-charter, eller *skeppslega*, innebär att fartyg hyrs in i princip obemannat av en redare från en annan fartygsägare under en viss period. Under denna period tar den hyrande redaren över det ansvaret den nautiska driften av fartyget. Se Schelin Johan, *Regelförenklning för sjöfarten*

I promemorian *Regelförenkling för sjöfarten*, 2015, presenteras ett förslag på införande av en *skeppslegodel* (eller en *bareboatdel*) i det svenska fartygsregistret. Förslaget innebär en möjlighet för fartyg att registreras och få svensk nationalitet, även i de fall det inte är möjligt att skriva in äganderätt eller söka inteckningar. Rättigheterna till inskrivning av äganderätt och inteckningar får istället finnas i det utländska rättighetsregistret där fartyget också är registrerat.¹³

Bakgrunden till regelförslaget var att förenkla för redare att snabbt kunna utöka sin kapacitet och flagga in fartyg i Sverige, det vill säga öka redarnas flexibilitet, samt att förenkla finansieringen av svenska fartyg.

I promemorian föreslås också att Transportstyrelsen får rätt att uttryckligen medge att svenska fartyg registreras i ett utländskt bareboatregister, vilket innebär att inskrivning av äganderätt och eventuella inteckningar kan registreras i Sverige, men att fartyget, under uthyrning till ett rederi i utlandet, kan föra utländsk flagg.¹⁴

Det svenska fartygsregistrets båtdel (båtregistret) är inte ett inskrivningsregister, vilket innebär att fartygsägaren inte måste bevisa att denne är rätt ägare av båten för att fartyget ska kunna registreras. Detta innebär också att det inte finns möjlighet att finansiera båtar med inteckningar. Det finns alltså inga krav på att den som ansöker om att bli registrerad som ägare visar att denne verkligen är ägare av båten. I det fall redaren behöver ett nationalitetsbevis för båten, måste dock en förvärvshandling i original ges in.

I det svenska båtregistret finns inte samma förbud mot dubbelregistrering som det finns i skeppsregistret. Eftersom registrering av rättigheter (ex. inteckningar) i båt i det svenska registret inte är möjligt kan inte sådana rättigheter dubbelregistreras i det svenska registret samtidigt som det finns rättigheter inskrivna i ett eventuellt utländskt register, vilket innebär att dubbelregistrering, exempelvis med anledning av bareboat-charter, av svenska båtar inte hindras av den svenska lagstiftningen.

3.1.7 Tillsyn och certifiering

Förenklat kan man säga att Sverige i dagsläget tillämpar två olika tillsynsmetoder för fartyg. En av metoderna går ut på att Transportstyrelsen bedriver periodisk tillsyn utifrån certifikat utfärdade med stöd av internationella konventioner och EU-lagstiftning. På detta område utförs en stor del av tillsynen av så kallade erkända organisationer.

¹³ Schelin Johan, *Regelförenkling för sjöfarten*, Promemoria, 2015

¹⁴ Schelin Johan, *Regelförenkling för sjöfarten*, Promemoria, 2015

Den andra metoden är så kallad riskbaserad tillsyn och egenkontroll, där tillsynen i huvudsak utförs av redaren själv. Denna tillsyn rör fartyg som omfattas av *Transportstyrelsens föreskrifter (2017:26) och allmänna råd om fartyg i nationell sjöfart*. Regelverket trädde ikraft den 1 juni 2017 och anger hur fartygen ska vara utformade, utrustade, lastade, underhållna, kontrollerade och dokumenterade, samt hur det systematiska sjösäkerhets- och arbetsmiljöarbetet ska bedrivas. Föreskrifterna och de allmänna råden syftar till att främja sjösäkerheten, arbetsmiljön ombord och att skydda den marina miljön. Reglerna är utformade som ett funktionsbaserat regelverk.

3.2 Den svenska tonnageskatten

Den 1 januari 2017 infördes ett system för så kallad tonnagebeskattning att tillämpas i Sverige. Det innebär att det skattepliktiga resultatet av en viss rederiverksamhet bestäms schablonmässigt utifrån fartygens nettodräktighet¹⁵. Den schablonmässigt uträknade inkomsten är därmed oberoende av företagets faktiska inkomster och utgifter och läggs samman med eventuellt övriga överskott av näringsverksamhet och beskattas med den gällande skattesatsen. Tonnagebeskattningen är frivillig för de rederier som har lagliga rättigheter att utnyttja beskattningssystemet.¹⁶ Fördelen med tonnagebeskattning är att skattereglerna får mindre betydelse för rederiernas investeringsbeslut.¹⁷ Vid tonnagebeskattning kan rederierna förutse hur stor skatt de kommer att få betala varje år då skatten beräknas på fartygs nettodräktighet och inte på rederiets faktiska inkomst.

All sjöfartsverksamhet i Sverige omfattas dock inte av tonnageskattesystemet och kan därmed inte beskattas enligt de regler som gäller enligt tonnageskattesystemet. Utgångspunkten är att endast de verksamheter som bedriver transporter av gods och/eller passagerare till sjöss och har en bruttodräktighet på minst 100 omfattas av systemet och därmed har möjlighet att ansöka om att bli tonnagebeskattade. De verksamheter som utförs inom hamnområden och är nödvändiga för, eller har nära anknytning till, sjötransporterna och ingår i själva ersättningen för sjötransporten kan också ansöka om tonnagebeskattning. Sådan verksamheter är exempelvis lastning och lossning av gods. Transporter som bedrivs utanför hamnområdet kan, i vissa fall, också omfattas. I de fallen kan det röra sig om att ett rederi har köpt in en transporttjänst av till exempel ett bussbolag för att transportera sina passagerare till fartyget. Uthyrning av fartyg kan i vissa fall, där vissa specifika krav uppfylls, också

¹⁵ Ett fartygs last- och passagerarkapacitet. Nettodräktigheten är beroende av rymden av fartygets lastrum, tillåtet passagerarantal och förhållandet mellan största djupgående och mallat djup (vertikala avståndet midskepps mellan underkant av översta genomgående däck och kölens överkant).

¹⁶ Svensk Sjöfart, *Det Svenska Tonnageskattesystemet – FAQ, 2017*

¹⁷ <https://www.regeringen.se/debattartiklar/2015/11/nu-infor-vi-tonnageskatt-for-svensk-sjofart/>

omfattas av tonnageskattesystemet. Tonnagebeskattning kan också tillämpas på verksamhet som bedrivs ombord på kvalificerade fartyg, t ex uthyrning av lokaler och restaurangverksamhet ombord.¹⁸

Reglerna om att rederier måste bedriva transporter av människor eller gods gör att verksamheterna inom specialsjöfarten ofta faller utanför systemet och därmed inte kan anslutas till systemet med tonnagebeskattning, vilket i sin tur gör att stora delar av specialsjöfarten inte kan ta del av de skattetekniska och ekonomiska fördelar som systemet ger. Ytterligare orsaker till att rederier inom specialsjöfarten inte kan bli tonnagebeskattade är för att fartygen som används ibland kan en bruttodräktighet under 100 och endast går i nationell fart. Att inte kunna tonnagebeskattas innebär ofta en nackdel i konkurrensen med rederier från andra länder då det helt enkelt blir mindre ekonomiskt fördelaktigt att bedriva verksamhet i Sverige.

3.3 Sjöinkomst

Enligt *skattelagstiftningen (64 kap. 3§ IL)* är sjöinkomst den inkomst som en sjöman får för det arbete hen bedrivit ombord på ett EES-handelsfartyg¹⁹ som av Skatteverket klassificerats till närfart eller fjärrfart.

Den som har sjöinkomst har rätt till skattelättnaderna *sjöinkomstavdrag* och *skattereduktion för sjöinkomst*. För att vara berättigad sjöinkomst ska sjömannen vara anställd i redarens tjänst och tjänstgöra ombord.

En anställning hos en entreprenör som redaren har anlitat likställs med en anställning hos redaren. Det kan exempelvis vara hos någon som självständigt bedriver restaurang- eller kioskrörelse ombord. Lön från viss typ av arbetet i samband med byggnation av fartyg kan också anses vara sjöinkomst.²⁰

Specialsjöfarten kan ha problem med att få sina fartyg klassificerade för sjöinkomst, då fartygen inte anses utgöra handelsfartyg enligt skattelagstiftningen och inte heller anses användas till annat ändamål som har samband med sådan sjöfart, vilket är en förutsättning för att besättningens inkomster ska anses utgöra sjöinkomst. Högsta förvaltningsdomstolen fastslog i en dom att undersökningsfartyg uttryckligen inte kan anses omfattas av sjöinkomst.²¹ För att omfattas av sjöinkomst måste fartygen även ha en bruttodräktighet överstigande 100,

¹⁸ <https://www.pwc.se/sv/skatteradgivning/tonnageskatt.html>

¹⁹ Med *handelsfartyg* avses ”fartyg som används för att transportera gods eller passagerare eller till annat ändamål som har samband med sådan sjöfart.”, se <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/338656.html>.

²⁰ www.skatteverket.se

²¹ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/338656.html#h-Klassificering-av-fartygen>

vilket inte alla de fartyg som används inom specialsjöfart antas kunna uppfylla.

3.4 Sjöfartsstöd

Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst samt arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Regleringen av sjöfartsstöd sker genom *förordning (2001:770) om sjöfartsstöd*.²²

Enligt gällande förordning kan sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg under förutsättning att:

- Fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden.
- Fartyget är registrerat endast i ett nationellt fartygsregister inom det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.
- Utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilda fall.
- Det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Sjöfartsstöd får inte beviljas om redaren befinner sig i ekonomiska svårigheter enligt Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter, eller om redaren är föremål för betalningskrav på grundval av ett tidigare kommissionsbeslut som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

Dessa villkor måste enligt samma författning vara uppfyllda under minst 1 månads sammanhängande tid för att sjöfartsstöd ska kunna tilldelas, stödet lämnas endast för den tiden som villkoren uppfylls. För att bogserbåtar och mudderverk ska kunna erhålla sjöfartsstöd måste deras verksamhet under mer än halva stödperioden utgöras av sjötransport.

Flertalet verksamheter inom specialsjöfarten kan i dagsläget inte beviljas sjöfartsstöd, i och med att besättningen ombord inte är berättigade till sjöinkomst, vilket är en förutsättning för att kunna få sjöfartsstöd då stödet är baserat på besättningens sjöinkomst. För att pråmar utan besättning, bogserbåtar och mudderverk ska vara berättigade till sjöfartsstöd krävs även

²² <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/Villkor-for-sjofartsstod/>

att minst 50 procent av deras verksamhet ska bestå av sjötransport.²³ Historiskt har Delegationen för sjöfartsstöd gjort bedömningen att vissa specialfartyg inte omfattas av sjöfartsstödet då dessa fartyg inte är ute och seglar tillräckligt länge för att bedömas vara i trafik under hela den period som redaren ansöker om stöd för.²⁴

3.5 Avgifter för fartygsregistrering och stämpelskatt på fartyg

I Sverige regleras stämpelskatten enligt *Lag om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter (SFS 1984:404)* och utgörs i sjöfartssammanhang av den skatt som en redare betalar vid in-teckning av ett fartyg.

Stämpelskatten på skeppsinteckningar i Sverige är idag 4 promille (0,4 procent) av in-teckningens belopp, vilket i praktiken kan resultera i mycket stora summor beroende på in-teckningens storlek. Uttaget av stämpelskatt i Sverige bidrar därför ibland till orimliga kostnader för ett rederi (även i internationella jämförelser) och utgör ofta den största kostnaden vid inflaggning i Sverige. Frågan om stämpelskattens storlek är ständigt aktuell och tas ofta upp vid dialoger med sjöfartsbranschen. Den har även beretts och behandlats i statsförvaltningen, senast i samband med arbetet med den Maritima strategin och det efterföljande så kallade sjöfartsinitiativet.²⁵

Avgifterna för registrering i fartygsregistret är schabloniserade och beror på om fartyget som ska registreras är ett skepp (med en största längd överstigande 24 meter) eller en båt (med en största längd upp till 24 meter).

Enligt 2020 års avgifter är kostnaden för registrering av ett skepp 28 000 SEK. Utöver detta kan avgift för in-teckning tillkomma med 6 000 SEK (expeditionsavgift) oaktat hur många in-teckningar som tas ut vid ett tillfälle, plus stämpelskatt med 0,4 % av in-teckningsbeloppet för respektive in-teckning. I det fall pantbrevets innehavare (finansiären/banken) vill anteckna sitt innehav av pantbrevet, tillkommer även en avgift om 6 000 SEK för denna anteckning, oavsett hur många anteckningar om innehav som företas vid samma tillfälle. Utöver detta kan avgift för beställning av registreringsbevis (Certificate of Registration) om 1 400 SEK tillkomma, om redaren önskar denna handling.

Enligt 2020 års avgifter är avgiften för registrering av båt 10 500 SEK. Utöver detta kan avgift för utfärdande av nationalitetsbevis om 2 500 SEK

²³ <https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/Villkor-for-sjofartsstod/>

²⁴ <https://www.sjomannen.se/nyheter/specialfartyg-ansoker-forgaves/>

²⁵ Transportstyrelsen, *Om ett sömlöst förfarande vid inflaggning av fartyg*, Avrapportering av regeringsuppdrag att utreda förutsättningarna för att underlätta registrering i fartygsregistret, TSS 2015-3100, 2016

och registreringsbevis om 1 400 SEK tillkomma, om redaren önskar dessa handlingar.

En årlig registerhållningsavgift tas även ut för varje registrerat fartyg (skepp eller båt) som år 2020 är 600 SEK per fartyg.

Slutligen tillkommer även kostnader för mätning och certifiering av fartyget, vilka varierar med anledning av hur mycket arbete som Transportstyrelsen behöver lägga ner för varje enskilt fartyg, var fartyget fysiskt befinner sig när besiktningarna ska företas, samt hur stor del av fartygets certifikat som är delegerade till en erkänd organisation. Det är därför omöjligt att upprätta en generell uppskattning av denna avgifts storlek, eftersom den är baserad på en löpande timtaxa, som år 2020 är 1 400 SEK per timme, samt resekostnader och restid.

Nivåerna på Transportstyrelsens avgifter är kopplad till att myndigheten ska få full kostnadstäckning för de kostnader som är relaterade till ett visst ärende, både direkta kostnader för ärendet (ex. kostnader för vår handläggning) och indirekta kostnader som inte rör ett specifikt ärende, men som ändå krävs för att Transportstyrelsen ska kunna genomföra sitt uppdrag räknas in och bildar tillsammans den avgift som redaren får betala.

3.6 Regler för ränteavdragsbegränsningar

Den 1 januari 2019 trädde de nuvarande avdragsbegränsningsreglerna i 24 kap. 16–20 §§ IL i kraft och ska för första gången tillämpas för beskattningsår som börjar efter den 31 december 2018 (eller räkenskapsår för svenska handelsbolag).

För att ett företag ska ha rätt till avdrag för ränteutgifter avseende en skuld till ett annat företag i intressegemenskapen²⁶ måste följande krav, enligt regelverket, vara uppfyllda:

- Företaget är registrerat i en stat inom Europeiska Ekonomiska Samarbetsområdet (EES).
- Företaget är registrerat i en stat utanför EES som Sverige har ingått ett skatteavtal med som inte är begränsat till vissa inkomster. Företaget måste omfattas av avtalets regler om begränsningar av beskattningsrätten och ha hemvist i denna stat enligt avtalet.

²⁶ Företag är i intressegemenskap med varandra om ett av företagen har, direkt eller indirekt, genom ägarandel eller på annat sätt ett väsentligt inflytande i det andra företaget eller företagen står under i huvudsak gemensam ledning. Se <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2019.8/376549.html#h-Nar-ar-foretag-i-intressegemenskap>

- Förtaget skulle ha beskattats för inkomsten med minst 10 procent enligt lagstiftningen i den stat där företaget är registrerat, om företaget bara skulle ha haft den inkomsten.

Om inget av ovanstående krav är uppfyllt, kan inte ränteavdrag medges även om det interna skuldförhållandet i sig skulle kunna betraktas som affärsmässigt.²⁷

Regelverket inkluderar även andra krav så som att ränteutgifter inte får dras av om skuldförhållandet uppkommit för att intressegemenskapen ska få en skatteförmån och krav på att företags förvärv ska vara väsentligen affärsmässigt motiverat.²⁸ I denna rapport går inte Transportstyrelsen in närmare på detaljer i lagstiftningen kring ränteavdragsbegränsningsregler utan hänvisar till Skatteverket för vidare information.

Mycket kortfattat kan man dock säga att reglerna gäller för alla företag men det har framförts av Svensk Sjöfart att reglerna utgör ett problem framförallt för investeringstunga företag, såsom rederier. Enligt Svensk Sjöfart är ett grundläggande problem att Sverige, i jämförelse med andra EU-länder, i lagstiftningen har fattat beslut om att inte utnyttja de undantagsmöjligheter, eller så kallade maxbelopp, i den utsträckning som är möjligt. Det anses leda till sämre förutsättningar för företagen i Sverige samtidigt som det bidrar till skillnader i hanteringen av ränteavdragsbegränsningsregler mellan olika EU-länder. Dessa förutsättningar anses försvåra verksamheten för sjöfart generellt eftersom rederierna ofta bedriver verksamhet i flera länder. Förutom en ökad administrativ börda för företagen (rederierna i detta sammanhang) innebär reglerna även ökade kostnader och därmed försämrade förutsättningar att investera i nya, eller begagnade, fartyg. I förlängningen bidrar därmed ränteavdragsbegränsningsreglerna till sämre förutsättningar för investeringstung industri, så som sjöfart, att växa och utvecklas i Sverige.²⁹

3.7 Nya regler för industripersonal

Ett segment av specialsjöfarten transporterar arbetstagare till olika typer av anläggningar till havs, exempelvis vindkraftparker. Dessa arbetstagare benämns ofta som industripersonal. I många fall räknas dessa personer som passagerare enligt definitionerna i fartygssäkerhetslagen, vilket gör att fartyget klassas som passagerarfartyg om det transporterar fler än 12 sådana personer då dessa inte anses utföra något fartygsanknutet arbete. Detta följer

²⁷ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2019.8/376546.html>

²⁸ <https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2019.8/376546.html>

²⁹ Svensk Sjöfart, 2020-04-27

inte endast av svensk lag utan även av internationella regelverk och EU-rätten.

Branschen menar att detta påverkar specialsjöfarten negativt givet de höga krav som ställs på passagerarfartyg, exempelvis i termer av säkerhetsutbildning bland personal. Branschen menar att den industripersonal som transporteras på sådana fartyg är medvetna om risker som finns och en del dessutom uppfyller kraven som finns på säkerhetsutbildning.

I IMO³⁰ har man därför påbörjat ett arbete med att ta fram nya regelverk för de fartyg som transporterar industripersonal. Ett syfte med att införa begreppet industripersonal i det internationella regelverket är att minska risken för att olika stater gör olika tolkningar av begreppen passagerare, besättning och specialpersonal. Utvecklingen av det nya regelverket pågår vid IMO:s underkommitté SDC³¹ genom en korrespondensgrupp där Sverige deltar. Innan nya regler på området har antagits vid IMO och av EU så har Sverige begränsade möjligheter att utveckla egna regelverk beträffande industripersonal.

4 En utblick till andra europeiska länder

I en rapport från 2010 menar Tillväxtanalys att många kostnadsposter för rederier regleras internationellt, men regler kring personal och bemanning regleras de facto i den flaggstat som fartyget är registrerat i. I svensk lagstiftning är det framförallt två kostnadsposter avseende bemanning som anses stå ut i en internationell jämförelse, dels sjöfartsstödet, dels TAP-avtalet³². Vid jämförelse av kostnader mellan två olika stater kunde Tillväxtanalys konstatera att kostnaderna för svensk personal är högre mot bakgrund av att de svenska reglerna innebär att fartygen behöver ha ett visst antal årsanställda per befattning, medan anställda i flera internationella register får ersättning för den tid de har spenderat ombord på fartygen.³³

Efter finanskrisen 2008 syntes en trend mot att svenska redare flaggade ut sina fartyg för att minska kostnaderna för personal och bemanning, främst till andra nordiska eller europeiska länder. Förklaringar till detta var bland annat skillnaderna i konkurrensförutsättningar mellan Sverige och andra

³⁰ International Maritime Organisation

³¹ Sub-Committee on Ship Design and Construction

³² TAP-avtalen är ramavtal (kollektivavtal) som innebär att en viss andel av bemanningen ombord på lastfartyg i internationell trafik kan bestå av utländska medborgare (utanför EU/EES) för vilka särskilda villkor gäller.

³³ Tillväxtanalys, Sveriges sjöfartssektor – en viktig del i den svenska maritima strategin, 2010

länder, exempelvis avseende kostnader för bemanning och skatteregler.³⁴ Detta har alltså bidragit till att många rederier utnyttjar andra länders fartygsregister för att minska sina kostnader och därmed få bättre konkurrenskraft.

Ovan nämnda rapport från Tillväxtverket är 10 år gammal och det hade varit önskvärt att få en uppdaterad bild av läget 2020. Men att göra jämförelser mellan olika länders system är komplicerat. Den begränsade tiden för detta uppdrag, och komplexiteten i att arrangera ett sådant förfarande, gjorde Transportstyrelsen bedömningen att det inte – inom ramen för denna rapport – var möjligt att göra en fullständig och rättvisande jämförelse mellan Sverige och vissa ofta omnämnda stater såsom Danmark, Nederländerna och Storbritannien³⁵ när det kommer till hur respektive land har organiserat sina sjöfartsadministrationer och vilka regler och näringsvillkor som gäller. Det krävs resurser och kunskap som myndigheten inte besitter, då det också krävs expertkunskap om andra svenska myndigheters verksamhetsområden. Dessa omständigheter föranledde Transportstyrelsen att istället diskutera och värdera vissa problembeskrivningar och jämförelser som enskilda redare, Svensk Sjöfart och sjöfacken framförde under Transportstyrelsens hearing, vilket detta kapitel också behandlar.

5 Hearing med branschen

Den 22 april höll Transportstyrelsen en hearing med Svensk Sjöfart och sex rederier³⁶ som är verksamma inom specialsjöfarten och den 7 maj träffade myndigheten SEKO Sjöfolk och Sjöbefälsföreningen för att lyssna av vilka svårigheter och problem de upplever att rederierna inom specialsjöfarten har i dag samt deras förslag till eventuella förbättringsåtgärder.

Man bör inledningsvis nämna att specialsjöfart är ett brett begrepp som inkluderar många typer av verksamheter som skiljer sig åt i många avseenden där något som ett rederi upplever som ett problem nödvändigtvis inte behöver vara ett problem för alla andra. Dessutom bedriver de flesta rederierna verksamhet i olika länder, vilket innebär att de har kontor och anställd personal på flera ställen. Varje stat har rätt att besluta inom sitt respektive territorium och rederierna måste därför ta hänsyn till flera länders olika regelverk. Detta har resulterat i att sjöfarten i många fall är undantagna från vissa regler, exempelvis momsregler. Under samtalen med

³⁴ Tillväxtanalys, Sveriges sjöfartssektor – en viktig del i den svenska maritima strategin, 2010

³⁵ I detta sammanhang syftar ordet Storbritannien på Förenade Kungariket Storbritannien och Nordirland.

³⁶ Baltic Offshore, BRP Shipping, MMT Sweden AB, Northern Offshore Group (NOS), Svensk Sjöentreprenad och Svitzer

branschföreträdarna framfördes ofta uppfattningen att de svenska regelverken inte alltid tar hänsyn till denna problematik.

Under mötena framkom det tydligt att de största hindren för att bedriva specialsjöfart under svensk flagg är nuvarande svenska näringsvillkor och skatteregler, regler kring behörigheter och bemanning, fartområden och tekniska krav vid framför allt nybyggnation av fartyg under svensk flagg.

Det fanns också tydliga önskemål från branschen om att Transportstyrelsen skulle vara en aktiv administration med en tät kontakt med såväl branschen som andra staters administrationer, vilken enligt branschen är nödvändigt för att vara en attraktiv flaggstat och för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för specialsjöfarten under svensk flagg.

Vad gäller regler för behörighet och bemanning och fartområden menade rederierna och Svensk Sjöfart att dagens regelverk är utformat för relativt stora passagerar- och lastfartyg och att de därmed inte alltid går att applicera på deras verksamhet. Det anses ofta vara för höga krav på vilka behörigheter och vilken bemanning som krävs för att få vara verksam i de farvatten som är intressanta för specialsjöfarten.

5.1 Näringsvillkor

Svensk Sjöfart menar att en av Sveriges konkurrensnackdelar avseende specialsjöfarten i Sverige jämfört med andra länder handlar om att specialsjöfarten i Sverige inte omfattas av nettomodellen, vilket är fallet i exempelvis Danmark och Nederländerna. Detta innebär, enligt Svensk Sjöfart, att verksamheten i princip omöjliggörs under svensk flagg. Nämnda länder har även i enlighet med vad som specificeras i EU:s gemensamma statsstödsregler inkluderat specialsjöfart i tonnageskattesystemet, vilket Sverige inte har gjort, vilket i sin tur är en annan skillnad i de näringspolitiska villkoren mellan Sverige och flera andra europeiska länder som gör det svårt att bedriva specialsjöfart under svensk flagg.

Att Danmark och Nederländerna är återkommande exempel menar branschen beror på att de länderna som har konkurrenskraftiga näringsvillkor och aktiva myndigheter som kontinuerligt utvecklar reglerna inom specialsjöfarten. De menar att det, inom specialsjöfarten, krävs ett tätare samarbete med flaggstatsadministrationen än vad rederier i Sverige i dag har.

Branschen poängterade också att det är viktigt att tillämpningen av de svenska skattereglerna fungerar för sjömän och rederier. Förutsägbarhet för enskilda kring i vilket land man ska betala skatt och hur mycket behöver öka

för att enskilda inte ska komma i kläm. Även frågan om stämpelskatt kom upp som en kraftigt fördyrande omständighet vid nybyggnation av fartyg och inflaggning.

5.2 Behörighet- och bemanning

Att svensk flagg medför en större och mer kostsam bemanning än andra flaggor är något som också förts fram som en konkurrensnackdel under Transportstyrelsens hearing med aktörer från branschen och Svensk Sjöfart.

Under mötet framkom även synpunkter på de begränsningar som finns i och med definitionen av det svenska närfartsområdet. Rederierna bedriver i dag verksamhet även utanför det svenska närfartsområdet, bland annat i den i sammanhanget mycket attraktiva Nordsjön där det finns exempelvis vindkraftsparker, offshoreplattformar och offshore-riggas som innebär uppdrag avseende exempelvis ”service and supply” av dessa. Eftersom Nordsjön inte ingår i det svenska närfartsområdet, utan istället klassas som Europafart i Sverige, innebär det att svenska behörigheter som fartygs/maskinbefäl klass VII och VI inte ger tillräckliga rättigheter för att bedriva verksamhet i Nordsjön. Detta trots att verksamheten i sig utförs kustnära. På svenska fartyg som trafikerar Nordsjön eller vatten längre bort från Sverige krävs generellt istället högre behörigheter som baseras på utbildningar till sjökaptän och sjöingenjör.

Eftersom en stats närfartsområde definieras av varje enskild stat varierar det vilka rättigheter rederierna under en viss flagg har beroende på vilken stat som utfärdat aktuell behörighet. Generellt är behörigheter nationella och kopplade till tjänstgöring på fartyg som är registrerade i samma flaggstat som behörigheten är utfärdad. Det finns möjlighet till erkännande av behörighetsbevis mellan EU-medlemsstater, vilket innebär att rättigheter från behörighetsbevis utfärdade i en stat kan följa med till ett fartyg flaggat i en annan stat.

Enligt vissa av de rederier som deltog på hearingen var dock ett skäl till att de flaggade i andra stater än Sverige att de fick nyttja dels den andra statens närfartsområde som ofta sträcker sig bortom det svenska närfartsområdet och ut i Nordsjön, dels att de fick nyttja de staters kustområdens som flaggstaten tecknat bilaterala avtal med. Rederierna framhöll också att en förutsättning för att kunna flagga svenskt är att det finns samma möjligheter i Sverige.

Vid hearingen framkom önskemål om att exempelvis utöka det svenska närfartsområdet eller att Sverige skulle teckna bilaterala avtal med andra

stater i syfte att skapa förutsättningar att bedriva verksamhet i deras närfartsområde med svenska närfartsbehörigheter.

Branschen och Svensk Sjöfart menar också i detta sammanhang att olika länder tolkar omfattningen av närfart samt kraven kopplade till fartområden och kustbehörigheter på olika sätt, vilket leder till att flera stater inom EU har mera frikostiga regler över utsträckningen på sitt närfartsområde än vad Sverige har. I vissa andra stater kan rederier som är klassade för att gå i närfart därför i praktiken operera i ett större område med de behörigheter och den bemanning som krävs i närfart. Att Sverige har en annan syn på gränsen för vår stats närfartsområde bidrar, enligt branschen, till att rederier väljer bort den svenska flaggan då den begränsar deras möjligheter till att operera med behörigheter och bemanningskrav för närfart på bland annat Nordsjön.

Vad gäller säkerhetsbemanningsbeslut så uttryckte rederierna framförallt missnöje med att behörigheterna ansågs vara högre när fartygen registreras med Sverige som flaggstat än exempelvis Danmark. Den största andelen av fartygen inom specialsjöfarten är verksamma i Nordsjön och enligt Sveriges definition tillhör Nordsjön europafart vilket innebär andra krav på bemanning. Är fartygen registrerade med Danmark som flaggstat räknas Nordsjön som närfart. Kraven är högre på behörigheter för de som är anställda ombord på fartyg i europafart än närfart.

Vidare uppfattar rederierna att en klass VII-behörighet i Sverige innebär att det krävs både en maskinkunnig person och en nautisk kunnig person ombord fartyget, medan det i andra länder kan vara en och samma person som har båda kompetenserna. Det framkom även att rederierna ansåg att kravet om 36 månaders sjötjänstgöring, utöver teoretisk utbildning, för erhållande av en behörighet som fartygsbefäl klass VII är för alldeles för omfattande. Svensk Sjöfart har sedan tidigare föreslagit att utbildningen fartygsbefäl klass VII bör kunna genomföras med praktik inom utbildningen i syfte att uppnå en mer effektiv väg till behörighet.

Rederierna uttryckte några specifika exempel där de upplevde att Sverige skiljer sig från andra länder gällande behörigheter och bemanning. Ett av dessa var att en svensk behörighet som fartygsbefäl klass III inte skulle vara giltig i befattning som befälhavare i oceanfart.

5.3 Tekniska regler

Även tekniska regler och tillämpningen av desamma är en barriär för att svensk flagg ska växa inom specialsjöfartssegmentet. Här menar branschen att Sverige måste arbeta mer med regelutveckling – med förenkling som

ledord. Vissa regler anses vara föråldrade och sätter upp barriärer, i andra fall anses tillämpningen av reglerna vara det som hindrar. Branschen menar att Transportstyrelsens bedömningar avviker från exempelvis Danmarks och Nederländernas vid tillämpningen av de internationella regelverken, framförallt för de mindre fartyg som används till vindkraftverksindustrin.

Transportstyrelsens nya regelverk för nationell sjöfart framförs ofta som en möjlighet till flexibla lösningar, vilket även branschen understryker är positivt. Men de menar även att det faktum att det är ett relativt nytt regelverk gör att andra stater inte alltid accepterar sjövärdighetsdokumentationen (ett egenkontrollintyg som bara finns på svenska) som följer av regelverket. Detta skapar en osäkerhet i branschen och därmed en barriär för att bygga eller flagga svenskt.

Följande exempel på tekniska regleringar som är utmanande för branschen lyftes under hearingen:

- Nuvarande lagstiftning fungerar inte för pråmar och behöver ses över (bland annat tillsyn och registrering). Branschen önskade att Transportstyrelsen driver denna fråga.
- Avseende arbetsbåtar behövs en ökad tydlighet kring tillämpning (i det nationella regelverket). Arbetsbåtar används ibland en bit från moderfartyget och då är det viktigt att det finns tydlighet i vad som gäller.
- Samarbete kring anpassning vid modernisering av äldre fartyg behövs. I den här delen av sjöfartsbranschen är det mycket specialanpassningar av fartyg som kräver ett tätare arbete med flaggstatsadministrationen för att man ska kunna hitta lösningar som fungerar. Samma sak när nya specialfartyg ska byggas – samarbetet och samverkan med myndigheter behöver öka.
- Minskad osäkerhet kring nya typer av fartyg, vilket innebär att det krävs ökad kompetens och möjlighet till anpassning för att det ska vara möjligt att bygga fartyg innovativt.

Det ovan nämnda ger sammantaget att det ofta är betydligt dyrare att bygga fartyg till svensk flagg där man får räkna med ett högre pris jämfört med att bygga fartyg i andra länder, vilket gör att rederier bygger fartyg under annan flagg.

5.4 Övrigt

Vad gäller utveckling av regler för så kallad industripersonal inom IMO är branschen positiv till att det införs en särskild fartygskategori och menar att

Sverige också bör vara aktiva i framtagandet av regelverket. Branschen anser även att det bör säkerställas att regelverket implementeras på motsvarande sätt som i övriga EU-länder.

I övrigt sågs det som en förutsättning att inrätta en fokalpunkt inom Transportstyrelsen för att öka möjligheterna till en bättre samverkan mellan bransch och myndighet. Branschen framhöll även vikten av att fokalpunkten har en väl utvecklad kunskap om specialsjöfarten och dess villkor för att möta branschens behov.

Avslutningsvis, och med allt ovan sagt, framförde branschen att de upplever stor skillnad på Transportstyrelsens förhållningssätt och inställning i dessa ärenden nu jämfört med hur Sjöfartsinspektionen hanterade frågorna för 15-20 år sedan. De upplever också att bransch och myndighet har enklare att samarbeta nu än då.

6 Slutsatser, rekommendationer och observationer

Efter att ha analyserat den information vi har samlat in i relation till gällande regelverk kan Transportstyrelsen konstatera att de svårigheter som finns för att bedriva specialsjöfart under svensk flagg är komplexa och inte alltid lätta att lösa. I ett flertal fall krävs regelförändringar inom såväl regelverken inom transportområdet som inom skattelagstiftningen. Branschen framhåller framför allt följande områden som de största hindren för deras verksamhet:

- närings- och skattevillkor och
- regler kring behörighet och bemanning samt fartområden.

Transportstyrelsen har inte befogenhet att lösa alla svårigheter som vi har blivit uppmärksammade på under arbetets gång eftersom myndigheten endast har rådighet över regelgivning inom sjöfartsområdet. För att till exempel skapa enklare skatteregler och förändrade regler för sjöfartsstöd behöver regeringen och andra myndigheter så som Skatteverket och Trafikverket involveras för att få till en sådan förändring som krävs.

6.1 Transportstyrelsens ansvarsområde

Transportstyrelsen har i detta arbete inte haft intentionen att lägga fram förslag på regelförändringar utan snarare lyfta fram vad myndigheten, tillsammans med andra myndigheter, skulle kunna göra för att skapa bättre

förutsättningar för specialsjöfarten under svensk flagg. Rapporten ska ses som ett startskott för ett långsiktigt arbete med syftet att stärka svenska förutsättningar. Flera av de åtgärder och förändringsförslag som tas upp nedan tar lång tid att genomföra och i arbetet bör man vara ödmjuk för att sjöfarten är en internationell bransch där flera stater måste vara överens för att en förändring ska kunna ske. Internationella överenskommelser är ofta tidskrävande och skulle kunna innebära att den internationella konkurrensen i svenska vatten ökar. Samtidigt som svenskflaggade fartyg skulle få möjlighet till bättre konkurrensförhållanden utanför Sveriges gränser så skulle det samtidigt betyda att fler utländska fartyg skulle tillåtas att konkurrera om arbete i Sverige, vilket skulle kunna medföra att den inhemska marknaden hårdnar.

För att kunna skapa så konkurrenskraftiga marknader som möjligt för den svenska specialsjöfarten krävs det att Transportstyrelsen som flaggstatsadministration är aktiv och arbetar för att få fram så bra lösningar som möjligt för den svenska specialsjöfarten, ett led i arbetet för en aktiv flaggstatsadministration är exempelvis att inrätta en fokalpunkt för specialsjöfart på myndigheten.

6.1.1 Inrättande av en fokalpunkt för specialsjöfart på Transportstyrelsen

I regeringsuppdraget ingick att utreda möjligheten att, inom befintliga ekonomiska ramar, inrätta en fokalpunkt för specialsjöfart på myndigheten.

I regeringsuppdraget ingick att utreda möjligheten att, inom befintliga ekonomiska ramar, inrätta en fokalpunkt för specialsjöfart på myndigheten.

Transportstyrelsen föreslår att rollen som inflaggningslots på myndigheten blir förstärkt och därmed får en utökad portfölj som även inbegriper frågor som rör specialsjöfart. Inflaggningslotsen är redan i dag en etablerad funktion med kontakt med redare i frågor kring inflaggning av fartyg, samt med en samordnande funktion för frågor kring inflaggning, som både hamnar inom och som sträcker sig utanför myndighetens ansvarsområde.

Transportstyrelsen tror därför att utvidgandet av inflaggningslotsens uppdrag till att även omfatta specialsjöfartsfrågor är en naturlig utökning av dennes uppdrag. Inflaggningslotsen kommer att ha en samordnande funktion och ta emot frågor från branschen om specialsjöfart och se till att dessa besvaras, oaktat om frågan hamnar inom eller utanför myndighetens ansvarsområde. Sträcker sig en redares frågeställning över flera myndigheters ansvarsområden ansvarar inflaggningslotsen för att ta emot de olika myndigheternas svar och sammanställa ett svar till redaren.

Eventuella frågor som branschen behöver diskutera med myndigheten/annan myndighet kan sedan diskuteras med den handläggare/inspektör/annan myndighet som är expert inom det området, och kontakt för sådan diskussion kommer således att förmedlas av inflaggningslotsen.

Inflaggningslotsen kommer att få ett utökat uppdrag under år 2021.

6.1.2 Fartygsregistrering

Som tidigare nämnt finns det vissa krav och regler som kan försvåra för rederier inom specialsjöfarten att köpa och sälja fartyg (se avsnitt 3.1.5 *Fartygsregistrering*). För att underlätta för specialsjöfarten under svensk flagg anser Transportstyrelsen att ett införande av en så kallad *skeppslegodel* i fartygsregistret, som föreslås i promemorian ”*Regelförenkling för sjöfarten*” från 2015, skulle ge specialsjöfarten under svensk flagg en större möjlighet till en mer flexibel och enkel omställning från utländsk till svensk flagg, och även möjlighet att behålla existerande finansieringslösningar för fartyg som i dag är registrerade i utländska register som tillåter bareboat-registrering i andra länder.

Transportstyrelsen har i dagsläget inte möjlighet att vidare utreda möjligheten att införa så kallade skeppslegodelar i fartygsregistret. För att det skulle vara möjligt krävs ny lagstiftning vilket måste beslutas av regeringen.

6.1.3 Behörighet och bemanning

Transportstyrelsen har vid ett flertal tillfällen blivit uppmärksammade på att Svensk Sjöfart och rederier inom specialsjöfarten anser att kravet om 36 månaders sjötjänstgöring, utöver teoretisk utbildning, för erhållande av en behörighet som fartygsbefäl klass VII är för omfattande. De skulle hellre se att utbildningen fartygsbefäl klass VII genomförs med praktik inom utbildningen i syfte att uppnå en mer effektiv väg till behörighet.

Transportstyrelsen delar deras uppfattning och ser att det bör möjliggöras ett sådant utbildningsalternativ. För att det ska bli möjligt krävs en ändring i *förordning (2011:1533) om behörigheter för sjömän*.

Transportstyrelsen har inte möjlighet att förändra regelverken som i dagsläget reglerar kraven för behörigheter då de regleras i en förordning. Svensk Sjöfart har skickat in en hemställan till regeringen kring beskriven problematik.

6.1.4 Förändring av fartområden

Transportstyrelsen ser flera hinder i att försöka utöka det svenska närfartsområdet till att inkludera Nordsjön. För att en stat ska få utöka sitt närfartsområde krävs det motiveringar till IMO och i dessa motiveringar ska den aktuella staten ta de premisser som finns i STCW-konventionen vid definitionen av ett sådant fartområde i beaktande.

Enligt STCW ska en stats närfartsområde vara i närhet till den egna staten, vilket innebär att det blir svårare att motivera en utökning av fartområdet ju större område som avses då det geografiskt kommer längre ifrån den egna statens gränser.

Vid en utökning av Sveriges närfartsområde måste man också ta i beaktande att rättigheter att bedriva sjöfart med lägre behörigheter inte enbart skulle gälla för specialsjöfarten, utan också för passagerarfartyg och lastfartyg. En sådan förändring skulle grundligt behöva konsekvensutredas innan ett beslut kan fattas.

Ytterligare en faktor att ta hänsyn till är att ett utökat svenskt närfartsområde skulle innebära att området skulle gränsa till flera stater än vad dagens närfartsområde gör. Detta skulle i sin tur innebära att Sverige skulle behöva teckna särskilda avtal med dessa stater för att svenska fartyg och båtar ska få bedriva trafik i aktuella staters närfartsområden. I detta sammanhang är det viktigt att komma ihåg att ett sådant avtal även beviljar att andra stater får bedriva sjöfart i Sveriges närfartsområde. Det krävs alltså godkännande från andra stater för att Sverige ska få utöka sitt närfartsområde och det är i dagsläget oklart hur dessa möjligheter ser ut, vilket främst beror på andra staters intresse i svenskt närfartsområde samt utökade konkurrensförhållanden.

För att utöka Sveriges närfartsområde krävs ändringar av *förordning (2011:1533) om behörigheter för sjömän* till följd av en eventuell förnyad definition av närfart. Även ändringar i *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal* och *Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning* skulle krävas.

Transportstyrelsen har, på grund av ovanstående beskrivna svårigheter, i dagsläget inte för avsikt att arbeta för att utöka det svenska närfartsområdet till att omfatta även Nordsjön. Det finns dock skäl att fortsatt samverka med branschen, utreda och beakta erfarenheter från andra stater och såvitt praktiskt möjligt harmonisera tillämpningen av internationella regler, särskilt i ljuset av kommande revidering av STCW-konventionen.

6.1.5 Tecknande av bilaterala avtal för att få nyttja andra staters närfartsområden

Det finns möjlighet enligt STCW-konventionen att stater kan teckna bilaterala avtal med varandra om att nyttja varandras närfartsområden. Detta går att göra utan att Sveriges närfartsområde utvidgas. Ett sådant alternativ skulle sannolikt vara en mer framkomlig väg än att utsträcka det svenska närfartsområdet generellt om regeringen vill att vår sjöfartsnäring ska kunna nyttja svenska närfartsbehörigheter i andra länders närfartsområden. Bilaterala avtal mellan Sverige och andra stater förutsätter dock att de andra länderna har intresse av att teckna avtal med Sverige i form av rättigheter till det svenska närfartsområdet.

Vid tecknandet av dessa avtal måste sjösäkerhetsmässiga överväganden göras så att inte sjösäkerheten i det svenska närfartsområdet minskar. Det bör också göras marknadsmässiga överväganden göras då det kan innebära ytterligare trafik på den svenska marknaden i närfart.

För att Transportstyrelsen ska kunna skapa förutsättningar för att sluta avtal med andra länder i denna fråga bör ett sådant uppdrag i första hand komma till myndigheten från regeringen. I arbetet bör också branschen inkomma med önskemål om vilka länder som skulle vara intressanta att sluta avtal med samt tydliga motiveringar till det.

6.1.6 Tekniska regler

Enligt gällande lagstiftning råder det en osäkerhet kring huruvida en pråm ska räknas som ett fartyg eller inte samt vilka regler som ska nyttjas för att bedöma pråmars sjövärdighet samt för att tilldela certifikat.

Transportstyrelsen är väl medveten kring svårigheterna med dagens hantering av pråmar och anser att en lösning på problemet bör prioriteras.

6.2 Andra myndigheters ansvarsområden

För att förutsättningarna att bedriva specialsjöfart under svensk flagg ska bli bättre skulle det behöva ske förändringar även på områden som Transportstyrelsen inte har rådighet över. Det är tydligt att förbättrade näringsvillkor och mer gynnsamma skatteregler är nyckelfaktorer för att rederier ska ha goda förutsättningar för att bedriva specialsjöfart under svensk flagg och utveckla verksamheten i Sverige.

Eftersom Transportstyrelsen inte har rådighet inom de områden som inte rör regler för sjöfart så har vi i detta arbete valt att endast lista de områden där vi har fått indikationer om att dagens förutsättningar skapar svårigheter för

rederier inom specialsjöfarten. Listan ska inte ses som komplett då det kan finnas ytterligare faktorer som vi inte har fått kännedom om under arbetets gång.

Följande aktiviteter skulle med stor sannolikhet skapa bättre förutsättningar för specialsjöfarten under svensk flagg:

- Se över och om möjligt förändra de delar av inkomstskattelagen (*skattelagstiftningen (64 kap. 3§ IL)*) som förhindrar sjömän inom specialsjöfarten från att erhålla sjöinkomst då möjligheten till sjömännens sjöinkomst är en förutsättning för rederierna att få sjöfartsstöd.
- Säkerställa att *skattelagstiftningen (64 kap. 3§ IL)* och *förordning (2001:770) om sjöfartsstöd, senast ändrad genom förordning 2014:232* är kompatibla med varandra så att rederierna kan erhålla sjöfartsstöd utan att hamna i konflikter mellan regelverk.
- Se över och om möjligt förändra de regler som styr möjligheten till tonnagebeskattning så att de rederier som bedriver specialsjöfart kan omfattas av den svenska tonnageskatten.
- Se över och om möjligt förändra *Lag om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter (SFS 1984:404)* för att minska den övergripande kostnadsbilden för rederierna vid nyförvärv av fartyg.

6.3 Samarbeten mellan berörda myndigheter

Som tidigare nämnt är det flera myndigheter som behöver genomföra åtgärder för att förutsättningarna för specialsjöfarten under svensk flagg ska stärkas och konkurrensförhållandena öka. Ett samarbete mellan berörda myndigheter skulle sannolikt öka möjligheterna till ett effektivare förbättringsarbete då myndigheterna sinsemellan skulle få en ökad insikt i varandras regelverk samtidigt som man skulle kunna skapa en större förståelse för problematiken och därmed få möjlighet att hitta gemensamma lösningar som fungerar på lång sikt.

Transportstyrelsen deltar gärna i ett sådant myndighetsövergripande arbete.

Referenser

Blå Tillväxt, *Hemställen angående behov av åtgärder för att möjliggöra för svensk specialsjöfart*, 2019

Schelin Johan, *Regelförenkling för sjöfarten*, Promemoria, Axel Ax:son Johnsons institut för sjörätt och annan transporträtt, Juridiska institutionen, Stockholms universitet, 2015

Svensk Sjöfart, *Det svenska tonnageskattesystemet-FAQ*, 2017

Tillväxtanalys, *Sveriges sjöfartssektor-en viktig del i en svensk maritim strategi*, Rapport 2010:03, diariernr. 2010/098, 2010

Transportstyrelsen, *Om ett sömlöst förfarande vid inflaggning av fartyg*, Avrapportering av regeringsuppdrag att utreda förutsättningarna för att underlätta registrering i fartygsregistret, TSS 2015-3100, 2016

Transportstyrelsen, *förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal*, SFS nr: 2011:1533, 2011

Internetkällor

<https://www.regeringen.se/debattartiklar/2015/11/nu-infor-vi-tonnageskatt-for-svensk-sjofart/>

<https://www.pwc.se/sv/skatteradgivning/tonnageskatt.html>

<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/338656.html>

www.skatteverket.se

<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/338656.html#h-Klassificering-av-fartygen>

<https://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/sjofartsstod1/vad-ar-sjofartsstod/Villkor-for-sjofartsstod/>

<https://www.sjomannen.se/nyheter/specialfartyg-ansoker-forgaves/>

<https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2019.8/376546.html>

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/Fartyg/Fartygstyper/pramar/>

Muntliga källor

Intervju med Svensk sjöfart, 2020-03-26

Intervju med Trafikverket, 2020-04-06

Intervju med Svensk Sjöfart, 2020-04-22

