

Infrastrukturminister Tomas Eneroth
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Hemställan angående behov av åtgärder för att möjliggöra för svensk specialsjöfart

Regeringen har på senare tid vidtagit välkomna åtgärder för att stärka förutsättningarna för att bedriva rederiverksamhet i Sverige, inte minst införandet av ett svenskt tonnageskattesystem utgör en viktig åtgärd. Utvecklingen har inneburit att antalet svenska fartyg ökat. Utöver centrala åtgärder som tonnageskatt har regeringen också tagit initiativ till viktiga utredningar, så som regelförenklingsförslag vilka i dag ligger på regeringens bord. Blå tillväxt ser fram emot det kommande arbetet med dessa frågor som regeringen aviserat i Budgetpropositionen 2018.

Även om mycket positivt har skett under senare år finns samtidigt en oroande utveckling inte minst genom de räntebegränsningsregler som infördes från årsskiftet 2019 vilka kraftigt försvårar för investeringstung industri, så som rederier. En annan mycket oroande utveckling är förutsättningarna för specialsjöfarten som går på tvärs emot de intentioner som regeringen visat på. Fartyg som bedriver specialsjöfart har inte kommit att inkluderas i nettomodellen, trots att regeringen för några år sedan ändrade förordningen om sjöfartsstöd just i syfte att möjliggöra för dessa fartyg att erhålla sjöfartsstöd. Utvecklingen hitintills har bl.a. inneburit att fartyg som tidigare låg under svensk flagg avvecklas och nya specialfartyg flaggas i andra länder. Utvecklingen är särskilt oroande då flera av dessa fartyg utför uppgifter som har en direkt bäring på den svenska förmågan att kunna fullgöra vissa uppgifter i händelse av en förändrad hotbild, exempelvis att kunna laga kabelförbindelser eller genomföra bogsering. På motsvarande sätt är det djupt oroande att Sverige inte säkerställer att det finns förutsättningar att använda svenska fartyg för inhämtning av sekretesskyddade djupdata.

Nyligen beslutade Skatteverket att avslå en ansökan om sjöinkomst för ett specialfartyg med motiveringen att specialsjöfart inte är att betrakta som sjötransport och således inte kan komma i fråga för sjöinkomst i enlighet med reglerna i inkomstskattelagen. Beslutet är i linje med den tolkning som Högsta förvaltningsdomstolen tidigare avseende begreppet sjötransport. Fartyget kan därigenom inte heller komma i fråga för sjöfartsstöd, då ett beslut om sjöinkomst är en förutsättning för att erhålla sjöfartsstöd. Med ett sådant beslut är det i praktiken omöjligt för rederiet att konkurrera med utländska aktörer. Den svenska utvecklingen går därmed på tvärs med den utveckling som sker i våra grannländer och inriktningen från EU vad avser denna typ av sjöfart.

Sverige har i grunden mycket goda förutsättningar att utveckla specialsjöfarten, vilka ofta bygger på en hög grad av teknisk specialisering ombord i kombination med rederiverksamhet. I Sverige finns båda delarna. Användningen av våra havsområden kommer att öka framgent och med detta olika typer av specialiserade sjöfartstjänster. Det kan handla om energiproduktion, försvarsverksamhet, undersökningsverksamhet etc. Ofta har verksamheten också kopplingar till produktion i land, där det kan handla om specialister i land som driver utvecklingen som i fallet med sjömätning eller kopplingar till utveckling kopplad till industriell produktion som i fallet med sjökablar. Med de goda förutsättningar som Sverige har finns förutsättningar att ta marknadsandelar inom området. Utöver de uppenbara möjligheterna detta innebär för svenska teknikföretag och rederier att bidra till jobb

och tillväxt i Sverige innebär utvecklingen dessutom en möjlighet att skapa arbetstillfällen i kustområdena. En utveckling som är avgörande för att säkerställa en levande kust och skärgård.

Sverige har dessutom varit drivande i arbetet med att säkerställa en hållbar utveckling vad avser användningen av våra hav internationellt. I takt med att nya verksamheter utvecklas till havs är det av avgörande betydelse att det finns svenskt kunnande inom dessa områden om Sverige med trovärdighet och effektivitet ska kunna påverka den internationella utvecklingen. Utöver detta finns också som redovisats ovan andra viktiga skäl för Sverige att säkerställa att det finns denna typ av fartyg under svensk flagg.

Mot bakgrund av att den svenska specialsjöfarten i princip håller på att försvinna under svensk flagg är det angeläget att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder för att behålla befintlig verksamhet i landet och kunna attrahera delar av den tillväxt som sker inom området. Det senare särskilt i ljuset av att rationaliteten av att flytta tillbaka verksamhet som en gång lämnat Sverige är begränsade.

I syfte att skapa förutsättningar för att utveckla specialsjöfarten i Sverige hemställer Blå tillväxt om tre åtgärder som är särskilt angelägna för att vända utvecklingen:

Säkerställ att nettomodellen fungerar för specialsjöfarten

Den svenska nettomodellen är i grunden en väl fungerande modell och bör dels återställas till sin ursprungliga nivå, dels måste åtgärder vidtas för att säkerställa att modellen fungerar för rederier som bedriver specialsjöfart. Nettomodellen bygger på att rederier initialt beviljas sjöinkomst för ett specifikt fartyg, först därefter kan rederiet komma i fråga för sjöfartsstöd. Mot denna bakgrund behöver inledningsvis en justering göras i inkomstskattelagen, genom ett förtydligande om att utöver "traditionell handelssjöfart" så ska även "specialsjöfart" omfattas. En sådan ändring kan införas i 64 kap. 5§ inkomstskattelagen. Vidare bör den geografiska avgränsningen tas bort, eftersom det för såväl rederier som den enskilde sjömannen ofta kan vara svårt att avgöra exakt i vilken fart fartyget kommer att gå.

Utöver ovan föreslagen justering i inkomstskattelagen behöver det säkerställas att specialfartyg utifrån de förutsättningar som råder i respektive segment kan erhålla sjöfartsstöd. Inkomstskattelagen och Förordningen om sjöfartsstöd måste helt enkelt fungera väl tillsammans och tillämpas på ett sätt som säkerställer lagstiftarens ambitioner på området. I denna del förordar Blå tillväxt att det direkt i förordningen om sjöfartsstöd dessutom anges att de fartyg som kan komma ifråga för sjöfartsstöd motsvarar de som omfattas av EU State Aid Guidelines avseende sjöfarten. Syftet med en sådan ändring är inte minst att undanröja oklarheter kring vilka fartyg som kan vara aktuella och undvika långa och utdragna rättsprocesser, vilket i många fall blivit följderna av dagens reglering. På motsvarande sätt vore en lösning med förhandsbesked något som markant skulle underlätta för branschen vid nyinvesteringar.

Utveckla det svenska tonnageskattesystemet


Sverige införde 2017 ett tonnageskattesystem. När systemet introducerades visste man att det var striktare i flera avseenden än i våra grannländer och avsikten då var att testa det för att vid behov göra justeringar. Systemet är i grunden bra men behöver utvecklas för att skapa förutsättningar inte minst för specialsjöfart och undvika att svenska rederier diskrimineras från att lämna anbud på trafik i Sverige, vilket är fallet med nuvarande regelverk. För att åtgärda detta behöver en justering göras dels av vilka verksamheter som kan komma ifråga för tonnageskatt, dels kring i vilken fart fartygen får gå. En annan angelägen fråga i denna del är att se över storleksbegränsningen för fartyg som kan ingå i systemet. Slutligen behöver en översyn ske för att möjliggöra för befintliga fartyg och rederier att komma in under det svenska tonnageskattesystemet, då det idag är enklare att flagga ut och gå in under motsvarande system i en annan stat än att komma in under det svenska systemet.

Uppdra åt Transportstyrelsen att särskilt se över förutsättningarna för specialsjöfarten


Sverige har få fartyg inom specialsjöfarten och ett relativt sett litet antal sjömän som arbetar inom området. En uttalad ambition att få in fler fartyg inom denna kategori kommer därför med nödvändighet att kräva att myndigheten vidtar åtgärder och utvecklar tekniskt kunnande och kunskap om specialsjöfartens specifika förutsättningar. Blå tillväxt föreslår mot denna bakgrund även att ett uppdrag läggs till Transportstyrelsen att se över och vidta åtgärder för att utveckla förutsättningarna för specialsjöfart i Sverige. En sådan uppgift handlar om en långsiktig satsning från svensk sida och bör därför löpa över flera år och inkludera flera olika områden för att successivt utveckla förutsättningarna i Sverige. Tänkbara områden som kan behöva inkluderas inom ramen för ett sådant uppdrag är tillämpning av tekniska regler (nationellt och internationellt), reglering av de verksamheter som fartygen bedriver inom ramen för det internationella arbetet, miljökrav för både fartygen och för verksamheten som bedrivs ombord, samt behörighets- och bemanningsfrågor. I den senare delen finns dessutom ett stort behov av att vidta åtgärder på bred front för att möta den brist på sjöfolk som identifierats.

Parterna inom Blå tillväxt vill i sammanhanget understryka vikten av att vidta skyndsamma åtgärder inom området för att säkerställa kvarvarande verksamhet. Blå tillväxt är vid behov berett att bidra i arbetet med ovanstående frågor, både med ytterligare underlag och i eventuella referens eller expertgrupper som skulle kunna behövas för åtgärdernas snara genomförande.

Parterna i Blå tillväxt genom



Rikard Engström
Svensk Sjöfart



Peter Sjoglund
Kenny Reinhold
Seko Sjöfolk



Mikael Huss
Sjöbefälsföreningen