

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.registrator@regeringskansliet.se

Hemställan om åtgärder för att säkerställa specialsjöfart under svensk flagg

Bakgrund

Specialsjöfarten är en viktig del av sjöfarten och bör utgöra en egen tjänstesektor. Denna del av sjöfarten utgörs av fartyg och pråmar som nyttjas som arbetsredskap för att kunna utföra olika tjänster till sjöss såsom att lägga ut och serva el- och internetkommunikation på havets botten, utföra isbrytnings- och bogsering, servera vindkraftparker, offshoreplattformar, bogsering och muddring, sjögeografiska- och mättekniska aktiviteter av havsbotten för att nämna några. Detta sjöfarts segment är helt avgörande för vår infrastruktur och våra tillgångar till havs såväl som på havsbotten, utbyggandet av grön energi, serva sjöfarten och offshoreinstallationer och är därför avgörande för att upprätthålla många av våra viktigaste resurser. Tyvärr har specialsjöfartens rederier under många år sett en negativ utveckling för möjligheten att bära svensk flagg. Detta 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 svenskflaggade fartyg för inhämtning av sekretesskyddade djupdata.

Sverige har i grunden mycket goda förutsättningar att utveckla specialsjöfarten, eftersom en hög grad av teknisk specialisering ombord i kombination med väl fungerande rederiverksamhet. 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.

Regelverken är inte anpassade

På grund av dess speciella karaktär är nationella regelverk inte alltid anpassade för specialsjöfarten utan till mångt och mycket fokuserar de nationella regelverken på fartyg som transporterar **gods eller passagerare** till skillnad från flertalet andra EU-länder som tydligt inkluderar även specialsjöfart i sina regelverk. Detta har lett till svårigheter för dessa rederier att etablera sig i Sverige samt att inneha svensk flagg. Arbetsmarknadens parter uppväktade dåvarande regeringen 2019 om att få till åtgärder för att säkerställa konkurrenskraften för detta segment¹ vilket ledde till att regeringen 2020 gav Transportstyrelsen i uppdrag att analysera de åtgärder som krävs för att stärka specialsjöfarten². Dessvärre har majoriteten av förslagen inte omhändertagits eller åtgärdats vilket lett till att Sverige numera har ytterst få av dessa specialfartyg under svensk kontroll vilket är särskilt olyckligt under rådande säkerhetsläge där vi ser allt fler hot och sabotage mot just havsbaserade resurser.

De lagar och regler som behöver åtgärdas återfinns inom flera olika områden såsom tekniska regler, regler i fråga om bemanning och behörighet, skatteregler och regler runt sjöfartsstöd. Alla dessa är väl beskrivna i rapporten från Transportstyrelsen. Svensk Sjöfart uppmanar nu regeringen att skyndsamt vidta de åtgärder som presenterats i rapporten för att på så sätt säkerställa ett nutida men även framtida behov av specialfartyg under svensk flagg.

Behov av åtgärder

1. Näringspolitik

Regeringen har beslutat och bereder just nu ett antal beslut med avsikt att stärka svenska rederiers konkurrenskraft generellt och flera av dessa kan komma också stärka specialsjöfarten om dessa inkluderas vid införandet av reformerna. Dessa rör en utökad tonnageskatt, borttagande av stämpelskatt samt införande av en skeppslegodel i fartygsregistret. För att dessa ändringar ska få full effekt krävs dock att följdlagstiftningar ändras och skrivningar och definitioner behöver harmoniseras till att omfatta fartyg som i sin näringsverksamhet är utsatta för internationell konkurrens.

- *Säkerställ att nettomodellen fungerar för specialsjöfarten*

Den svenska nettomodellen är i grunden en väl fungerande modell men behöver justeras för att säkerställa att modellen fungerar för rederier som bedriver specialsjöfart utöver att nettomodellen behöver återställas till sin ursprungliga nivå.

Nettomodellen bygger på att rederier initialt beviljas sjöinkomst (för sina anställda) på ett specifikt fartyg som därefter kan komma i fråga för sjöfartsstöd. Mot denna bakgrund behövs inledningsvis en justering göras i inkomstskattelagen, genom ett förtydligande om att utöver "traditionell handelssjöfart" så ska även "specialsjöfart" omfattas. En sådan ändring behöver

¹ [Blå Tillväxt: "Möjliggör för svensk specialsjöfart!" | Svensk Sjöfart](#)

² [Microsoft Word - RU specialsjöfart slutgiltig 200624](#)

införas i 64 kap. 3 och 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. Det finns olika sätt att lösa denna problematik där ett sätt är att det direkt i förordningen om sjöfartsstöd ange att de fartyg som kan komma ifråga för sjöfartsstöd motsvarar de som omfattas av EU:s statsstödsregler medan ett annat är att skrivningen harmoniseras med sjöfartsstödsförordningens skrivning om fartyg i internationell konkurrens. Syftet med en sådan ändring är förstås 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. Även kravet på minst 100 brutto bör sänkas för att inkludera alla de fartyg som omfattas ([64 kap. 3 § 1L](#)).

Därutöver bör förordning (2001:770) om sjöfartsstöd ändras utifrån kravet på "i trafik". För att pråmar utan besättning, bogserbåtar och mudderverk ska anses vara i trafik, (se ovan), krävs även att minst 50 procent av deras verksamhet ska bestå av sjötransport. Tolkningen från Delegationen för sjöfartsstöd har varit att dessa fartyg inte varit ute och seglat tillräckligt länge för att bedömas vara i trafik under hela den period som redaren ansöker om stöd för. En förändring av detta behöver ske. Dessa fartyg upphandlas för att ge viss service och bör kunna uppbära sjöfartsstöd under hela kontraktperioden oaktat hur befraktaren avser nyttja fartyget.

- *Utveckla det svenska tonnageskattesystemet*
Sverige införde 2017 ett tonnageskattesystem och för närvarande bereder regeringen ett förslag om att utöka tonnageskatten som bland annat skulle inkludera specialsjöfarten i systemet. En utökning av tonnageskatten är mycket angeläget inte minst för specialsjöfarten.

2. Tekniska regler

Avseende hantering av regelverk gällande pråmar, pontoner samt sammansatta enheter som ej har egen framdrivning; Transportstyrelsen har lämnat in ett sådant förslag men det har inte omhändertagits. Detta behöver skyndsamt hanteras.

3. Regler för sjöpersonal på specialfartyg

Regler för att underlätta för sjöpersonal att jobba ombord behöver ses över. Regeringen har redan beslutat om att skapa en mer flexibel väg för att utbilda sig till fartygsbefälklass VII genom en ändring i förordningen om behörigheter för sjöpersonal vilket skapar bättre förutsättningar för personalförsörjning inom specialsjöfarten. Det återstår dock ett flertal åtgärder för att säkerställa att anställda ombord på dessa fartyg kan tjänstgöra i alla de vattenområden som dessa fartyg trafikerar.

- *Utöka möjligheterna för specialsjöfarten att få nyttja andra staters närfartsområden*
Det gäller framför allt frågan om att utöka möjligheten att verka i andra staters närfartsområden vilket är avgörande för att säkerställa möjlighet att bedriva trafik i alla vattenområden på konkurrenskraftiga villkor. Idag är det exempelvis inte möjligt för ett svenskt fartyg att köra på utsidan av Jylland och en svensk klass VII-behörighet. Det går däremot alldeles utmärkt att ha en svensk klass VII-behörighet om man arbetar på ett danskt fartyg och kör precis samma sträcka. Det är viktigt att få de här bitarna på plats för att vända utvecklingen och göra det möjligt att flagga in fler specialfartyg till Sverige. Detta kan ske genom tecknande av bilaterala avtal för att få nyttja andra staters närfartsområden. 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.
- *Obegränsad behörighet i nya STCW-revideringen*
Inom IMO pågår en revidering av STCW-konventionen som reglerar utbildning, behörigheter och vakthållning. I samband med detta har förslag lyfts att det globalt behövs en ny typ av certifikat för fartyg under 500 brutto. För svenska rederier och då särskilt svenska rederier inom specialsjöfart är detta en viktig fråga. Detta skulle leda till att harmonisera krav på minimibemannning med andra länder främst kopplat till fartområden. Det är önskvärt att det tas hänsyn till hur fartyget kan nyttjas i realiteten. Vi ser exempelvis orimliga bemanningskrav när vi hamnar i Europafart, vilket tex innefattar Danmarks västkust, för fartyg som bara kan operera kustnära. Kustnära borde kunna betraktas som närfart oavsett var. Sverige bör även vara aktiva och stödja industrins förslag av en certificate of competency unlimited trade för fartyg under 500 brutto i samband med den pågående STCW-revideringen.

Avslutning

Mot bakgrund av att den svenska specialsjöfarten 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.

Stockholm 2024-12-13



Anders Hermansson
Vd