

Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-87541-13-1
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2015

Förord

Som ett led i trafikutskottets arbete med uppföljning och utvärdering av fattade riksdagsbeslut samt fördjupning av beredningsunderlaget i frågor som aktualiseras på utskottets område, beslutade utskottet den 12 juni 2014 att genomföra en uppföljning av svensk sjöfarts konkurrenskraft. Uppföljningen har genomförts av trafikutskottets grupp för uppföljning och utvärdering.

Frågor som rör sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft omfattar flera utgiftsområden och berör flera utskott, departement och myndigheter. Uppföljningsgruppen menar därför att uppföljningen kan vara ett användbart underlag för både trafikutskottet och andra i den fortsatta utvecklingen av området.

Underlagen till uppföljningen har tagits fram av utvärderaren Joakim Skotheim vid utskottsavdelningens utvärderings- och forskningssekretariat. Uppföljningsgruppen har biträtts av föredraganden Cecilia Forsberg, trafikutskottets kansli. Uppföljningsgruppen överlämnar härmed sin rapport med resultaten av uppföljningen.

Stockholm i mars 2015.

Lars Tysklind (FP), ordförande

Lars Mejern Larsson (S)

Sten Bergheden (M)

Jimmy Ståhl (SD)

Karin Svensson Smith (MP)

Anders Åkesson (C)

Emma Wallrup (V)

Robert Halef (KD)

Innehåll

Förord	3
Sammanfattning	7
1 Inledning	30
1.1 Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsverksamhet	30
1.2 Bakgrund	30
1.3 Syfte, genomförande och avgränsning	32
1.3.1 Syfte	32
1.3.2 Genomförande	33
1.3.3 Avgränsning	35
1.4 Rapportens disposition	35
2 Mål, regler och aktörer	37
2.1 Mål	37
2.2 Handlingsplanen för förbättrad konkurrenskraft	37
2.3 Regelverk	38
2.4 Aktörer	43
2.5 Den danska handlingsplanen och strategin för sjöfarten	49
3 Den svenska sjöfartens tillstånd och utveckling	51
3.1 Den svenskflaggade flottans utveckling	51
3.2 Konkurrensen inom sjöfartens olika delsegment	55
3.3 Den danska handelsflottans utveckling	56
4 Näringslivsfokus och myndighetsutövning	58
4.1 Det näringspolitiska målet och kommentarer om svensk sjöfartspolitik	58
4.1.1 Iakttagelser om handlingsplanen	59
4.2 Myndigheternas näringslivsfokus	61
4.2.1 Krav på myndighetssamverkan och förtydligande av Transportstyrelsens uppdrag	63
4.3 Transportstyrelsens myndighetsutövning	65
4.3.1 Förbättrad service och tillgänglighet vid inflaggning	67
4.3.2 Särkrav	68
4.3.3 Behörighet och bemanningsregler	73
5 Skatteregler	76
5.1 Tonnageskatt	76
5.1.1 Utredningen om tonnage­skatt och andra stöd till sjöfarten	78
5.1.2 Riksdagens tillkännagivanden om tonnage­skatt	80
5.1.3 Tonnagebeskattning och dess symbolvärde	81
5.1.4 Tonnageskattens betydelse enligt sjöfartsnäringen	81
5.1.5 Tonnagebeskattningens betydelse för passagerarsjöfarten	84
5.1.6 De danska tonnage­skattebestämmelserna	85
5.2 183-dagarsregeln	86
5.3 Förslag om ändrade möjligheter till ränteavdrag	87
6 Bemanningkostnader	90
6.1 Tillfälligt anställd personal (TAP-avtal)	90
6.1.1 Iakttagelser i fråga om TAP-avtalet	92
6.1.2 TAP och passagerarsjöfarten	95
6.2 Ett svenskt internationellt skeppsregister	97
6.3 Skillnader i bemanningkostnader	99
6.3.1 Skillnader i bemanningkostnader mellan tre olika fall	102
6.4 Det danska internationella skeppsregistret	104

7 Sjöfartsstöd	106
7.1 Sjöfartsstödet utformning	106
7.2 Utökning av sjöfartsstödet till fler fartygskategorier	107
7.3 Remissynpunkter på sjöfartsstödet	108
7.4 Förväntade konsekvenser av förslagen	108
7.5 Utfall	109
7.6 Iakttagelser om sjöfartsstödet	114
7.6.1 Utökningen av sjöfartsstödet	115
7.6.2 Kvarvarande brister med sjöfartsstödet	115
7.7 Sjöfartsstödet i Danmark	117
8 Övriga finansiella stöd	118
8.1 Svenska Skeppshypotek	118
8.1.1 Begränsning i Svenska Skeppshypoteks utlåningsverksamhet	120
8.1.2 Riskavtäckningsfond	121
8.1.3 Iakttagelser om Svenska Skeppshypoteks verksamhet	122
8.2 Praktikstöd och kompetensförsörjning	123
8.2.1 Iakttagelser om praktikstödet – rederier	124
8.2.2 Iakttagelser om praktikstödet – övriga sjöfartsklustret	125
9 Administrationskostnader och tillsynsarbete	127
9.1 Transportstyrelsens tillsynsarbete	127
9.1.1 Inflaggnings- och tillsynskostnader	129
9.2 Flaggstatens tillsynsansvar	132
9.3 Delegering av tillsyn till klassificeringssällskap	133
9.4 Utökad delegeringsordning	134
9.4.1 Tillsynskostnader vid en utökad delegering	137
9.5 Iakttagelser från sjöfartsnäringsområden om en utökad delegering	138
9.5.1 Löpande tillsyn	140
9.5.2 Inflaggning och nybyggnation	141
9.6 Delegering av vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till klassificeringssällskap	142
9.7 Administrationskostnader och delegeringen av tillsynsarbetet i Danmark	143
10 Olika avgifter	145
10.1 Farledsavgifter	145
10.2 Lotsavgifter	147
10.2.1 Lotsbefrielse	148
10.2.2 Öppensjölötsning och transport av varor och personer till och från fartyg	149
10.3 Hamnavgifter	149
11 Forsknings- och utvecklingsinsatser	151
11.1 Betydelsen av forskning och utveckling	151
11.2 Stöd till sjöfartsforskning	152
11.3 Plattformar för grundforskning inom sjöfartsområdet	155
11.4 Iakttagelser om sjöfartsforskningens betydelse för näringskonkurrenskraft	157
11.4 Forsknings- och utvecklingsinsatser i Danmark	158
12 In- och utflaggning	160
12.1 Orsaker bakom utflaggningsbeslut	160
12.2 Orsaker till beslut att behålla delar eller hela fartygsflottan i Sverige	162
12.3 Inflaggning till Sverige i framtiden	164

13 Gruppens bedömningar och slutsatser	166
13.1 De nationella ramvillkorens betydelse för svensk sjöfart	166
13.2 En svenskflaggad handelsflotta genererar ett mervärde	171
13.3 Skillnader i ramvillkor mellan Sverige och Danmark	174
Referenser	180
<i>Bilagor</i>	
Intervjuer	192
Handlingsplan för att förbättra svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft	194
Svaveldirektivet	202
Förteckning över gällande certifikat i Sverige	212
Barlastvattenkonventionen	214

Sammanfattning

Näringspolitiskt mål för sjöfarten och en minskande svensk handelsflotta

År 1996 antog riksdagen ett beslut om näringspolitiskt mål för sjöfarten, nämligen att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen, dels att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.

Som motiv till beslutet angavs bl.a. sjöfartens stora betydelse för utrikeshandeln och näringslivet, att sjöfartsnäringen bidrar till att stärka den svenska ekonomin och att det krävs en svensk handelsflotta av en viss storlek för att kunna upprätthålla Sveriges maritima kompetens. Riksdagen och regeringen har därefter vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som de närmaste konkurrentländerna. I början av 2013 redovisade den dåvarande alliansregeringen en handlingsplan för sjöfarten.

Den svenska handelsflottan har emellertid uppvisat en negativ utveckling under senare år sett till både antal fartyg och flottans storlek. I slutet av 2013 fanns det 339 svenskflaggade handelsfartyg över 100 bruttoton (bt), vilket är den lägsta nivån under perioden 1970–2013. I början av 2015 års fanns det 99 fartyg med sjöfartsstöd. Detta ska jämföras med totalt 254 fartyg som hade beviljats sjöfartsstöd den 31 december 2001. En stor andel av den svenska handelsflottan har således avregistrerats från det svenska fartygsregistret, men till skillnad från tidigare år så flaggas fartyg i dag ut till andra europeiska länder, inte minst till våra grannländer t.ex. Danmark och Finland.

Danmark har tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg. Mellan åren 1999 och 2009 minskade den danska handelsflottan med ca 50 fartyg samtidigt som bruttotonnaget nästan fördubblades, dvs. fartygen blev färre men större. De senaste åren har antalet danskflaggade fartyg ökat relativt kraftigt, från 551 fartyg 2009 till 652 fartyg 2015.

Uppföljnings- och utvärderingsgruppens arbete

Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp inledde våren 2014 en utvärdering av den svenska sjöfartsnäringens konkurrensförutsättningar. Syftet med uppföljningen har varit att ge utskottet ökade kunskaper och underlag vid behandlingen av ärenden som berör sjöfartsområdet.

I uppföljningen studeras vilken effekt svensk sjöfartspolitik och beslutade statliga insatser har haft för att nå det näringspolitiska mål som riksdagen har beslutat om för sjöfarten. Av den anledningen analyseras vilka ramvillkor, i form av nationella näringsvillkor, som svenska rederier anser vara avgörande

vid beslut av flagg på fartygen och om de anser att det krävs ytterligare åtgärder som förbättrar svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft i förhållande till andra länder. I denna uppföljning beskrivs följande nationella ramvillkor:

- näringslivsfokus och myndighetsutövning
- skatteregler
- bemanningskostnader
- sjöfartsstöd
- övriga finansiella stöd
- administrationskostnader och tillsynsarbetet
- diverse avgifter
- forsknings- och utvecklingsinsatser.

Uppföljningen fokuserar således i första hand på att följa upp resultaten av företagsfrämjande insatser, även om frågor inom andra områden också berörs. Eftersom Danmark är det land som tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg beskrivs de mest betydelsefulla skillnaderna mellan Sverige och Danmark när det gäller de nationella ramvillkoren.

Uppföljningen bygger i hög utsträckning på intervjuer med rederier, branschorganisationer, arbetsmarknadens parter, myndigheter och andra intressenter. Målet med uppföljningen har varit att få en fördjupad kunskap om och synpunkter på hur den svenska rederinäringen ser på den svenska sjöfartspolitiken, regelutformningen och de statliga insatser som har beslutats, och att beskriva och analysera de statliga insatser som görs och vilka resultat dessa insatser förväntas få utifrån ett branschperspektiv.

Näringslivsfokus och myndighetsutövning

Näringslivsfokus

Uppföljningen visar att förekomsten av en nationell sjöfartsstrategi som manifesteras i form av ett näringslivsfokus med fördelaktiga och stabila ramvillkor och myndighetsutövning är centrala för att skapa gynnsamma villkor för den svenska sjöfartsnäringen.

Det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om betydelsen av att det finns ett näringspolitiskt mål för den svenska handelsflottan. Ett problem som har framkommit i uppföljningen är att målet inte har varit föremål för diskussion eller konkreta åtgärder av myndigheter eller statsmakterna under ett antal år. Det faktum att den svenskflaggade handelsflottan har minskat kraftigt under senare år visar att målet inte har haft någon styrande effekt. Målet behöver lyftas fram och konkretiseras inom det sjöfartspolitiska arbetet även om handlingsplanen för sjöfartens konkurrenskraft innebär ett visst fokus på näringen och dess villkor. Utgångspunkten bör vara att tillförsäkra näringen liknande konkurrenvillkor som i våra grannländer.

Handlingsplanen för att förbättra sjöfartsnäringens konkurrenskraft har hittills haft en begränsad effekt när det gäller att förbättra sjöfartsnäringens näringsvillkor. I uppföljningen framförs att det behövs ytterligare åtgärder och konkretisering, t.ex. i form av ett tydligt och uppföljningsbart mål för den svenska sjöfarten, för att vända den negativa utvecklingen och få utländska rederier att flagga in fartyg till Sverige eller rederier som har flaggat ut sina fartyg att flagga tillbaka fartyg till Sverige. Samtidigt visar uppföljningen att i stort sett hela branschen är positiv till handlingsplanen.

Myndighetsutövning

Myndigheternas verksamhetsinriktning och mål styrs av deras instruktioner och regleringsbrev. En analys av Sjöfartsverkets, Trafikanalys, Trafikverkets och Transportstyrelsens och förordningar och instruktioner visar att myndigheternas verksamhet ska bedrivas för att primärt uppfylla de transportpolitiska målen.

I uppföljningen har flera rederier framfört att de önskar att det fanns en ökad förståelse för sjöfartsnäringens villkor hos Näringsdepartementet och de myndigheter som arbetar med sjöfarten, framför allt Transportstyrelsen. Fokus ligger i alltför hög utsträckning på de transportpolitiska målen och endast i undantagsfall berörs det näringspolitiska målet. Flera rederier menar att avsaknaden av ett tydligt uppdrag att främja svensk sjöfart sannolikt har bidragit till den tillbakagång som har skett med det svenskflaggade tonnaget. Uppföljningen visar att de intervjuade rederierna inte är eniga när det gäller hur de upplever Transportstyrelsen och det sätt på vilket myndigheten arbetar. Vissa rederier anser att Transportstyrelsen i stort sett fungerar bra medan andra rederier menar att myndigheten i högre utsträckning borde kundanpassa sin verksamhet. Kritik riktas bl.a. mot att det saknas en genomtänkt strategi hos Transportstyrelsen när det gäller att attrahera rederier att registrera fartyg i Sverige och att det råder en brist på förutsägbarhet i myndighetsutövningen.

Transportstyrelsen fick i sitt regleringsbrev för 2014 i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att myndigheten i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling. Strategin kommer bl.a. att inbegripa åtgärder för att förbättra servicen och tillgängligheten vid inflaggning när det gäller registrering, certifiering och bemanningsbeslut. För att förbättra myndighetens service och för att underlätta inflaggning till det svenska registret har Transportstyrelsen nyligen utsett en s.k. inflaggningslots. Transportstyrelsen har som ambition att inrätta en one-stop-shop för att ge företagen en samlad väg in i myndighetsvärlden. För de enskilda rederierna innebär det att ansvaret samlas hos en myndighet i stället för som i dag vara utspritt mellan flera myndigheter.

Tillsynsarbetet regleras genom Internationella sjöfartsorganisationens (IMO) krav på sjöfarten som alla länder har antagit. Därutöver kan länder anta särskilda särregler, vilket Sverige framför allt har gjort på arbetsmiljöområdet och till viss del i fråga om fartygs läckskadestabilitet. I uppföljningen har det

framkommit exempel på att detta kan skapa problem vid inflaggningar av fartyg till Sverige. Branschen betonar betydelsen av regler och villkor som motsvarar de som gäller för sjöfarten i övriga europeiska länder. Särregler riskerar att fartyg blir inlåsta i Sverige alternativt att rederierna inte vågar flagga in fartyg på grund av inlåsningsrisken. Regelverken bör i högre utsträckning vara harmoniserade med övriga flaggstaters regler för att undvika merkostnader som bidrar till att snedvrída konkurrensförutsättningarna. Uppföljningen visar att det finns svenska särkrav som det kan finnas anledning att se över för att skapa mer fördelaktiga konkurrensvillkor för den svenskflaggade handelsflottan. En del av de upplevda särkraven beror, enligt Transportstyrelsen, sannolikt på hur enskilda länder har tolkat och valt att genomföra EU-krav och IMO-krav. Ett sådant exempel är det s.k. språkravet ombord på färjor.

Flera rederier menar att en annan anledning till utflaggningen är att Sveriges regler när det gäller behörighet, bemanning av fartyg och fartområdesindelning skiljer sig åt jämfört med de internationella bemannings- och behörighetsreglerna. För att undvika nationella inlåsnings effekter bör regelverk i största möjliga utsträckning säkerställa rörlighet av likvärdiga fartygstyper inom likvärdiga fartområden mellan nationsgränser inom Europa. Transportstyrelsen hävdar att Sverige inte har strängare krav men att myndigheten har varit otydlig i informationen om vad regelverket föreskriver.

Den danska strategin för sjöfarten

Danmark har sedan i början av 2000-talet haft som uttalat mål att bli Europas ledande sjöfartsnation. Tillväxtplanen för Det Blå Danmark från slutet av 2012 innehåller en rad förslag som ska bidra till att skapa tillväxt och sysselsättning och utnyttja möjligheterna i den gröna omställningen. Visionerna för tillväxtplanen är att Danmark ska vara Europas maritima centrum, att gröna lösningar är framtiden för Det Blå Danmark och att tillväxten av havsklustret ska stödjas av starka danska kompetenser.

Ett mer specificerat mål finns formulerat för den danska sjöfartsnäringens konkurrensvillkor. Den danska Sjöfartsstyrelsen har i uppdrag att ”fremme sikkerhed og sundhed på rent hav, samt effektivt at styrke søfartserhvervenes konkurrenceevne og beskæftigelse”. Sjöfartsstyrelsen ska tillsammans med departementet för företag och tillväxt arbeta för att främja kvalitetssjöfart, sjösäkerheten och gynnsamma förutsättningar för företag, sjömän och andra intressenter som är verksamma inom sjöfartsnäringen.

Skatteregler

Tonnageskatt

Ett tonnageskattesystem innebär att den inkomst som ett företag betalar skatt på beräknas schablonmässigt utifrån fartygens tonnagevolym och inte utifrån det verkliga resultatet. En tonnageskatt innebär även att företag inte behöver

göra försäljningar och investeringar i fartyg utifrån skattemässiga överväganden, vilket skulle vara en skillnad från de nuvarande svenska skattereglerna som innebär att en redare som säljer ett fartyg måste köpa ett nytt fartyg under samma räkenskapsår för att undvika att betala skatt på fartygsförsäljningen.

I uppföljningen konstateras att Sverige är ett av få sjöfartsländer i Europa som inte har infört ett tonnageskattesystem. Rederierna är eniga om att detta är olyckligt. I början av februari 2015 överlämnade utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen sitt betänkande till regeringen. Utredningen har analyserat möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige. Arbetsmarknadens parter välkomnar i stort sett utredningen och dess slutsatser. Det system som föreslås är enligt parterna likvärdigt med våra grannländers system. Att finansiera tonnageskattesystemet genom en generell minskning av sjöfartsstödet är den fråga som arbetsmarknadens parter är mest kritisk till då det skulle verka kontraproduktivt. I övrigt anser man att fartygsstorlekar, fartområden m.m. borde vara överensstämmande med stödförordningen.

Det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om betydelsen av en svensk tonnagesbeskattning och att den kan bidra till att motverka en fortsatt utflaggning av svenska fartyg. En svensk tonnagesbeskattning bedöms framför allt vara viktig för rederier som har svensklagade fartyg och som avser att förnya tonnage. Enskilda rederier menar att det sannolikt krävs fler åtgärder för att förmå rederier att flagga in fartyg till Sverige. Ett svenskt tonnageskattesystem skulle innebära att rederierna inte längre skulle vara tvungna att köpa ett nytt fartyg samma år som man säljer ett fartyg för att inte utlösa en reavinstbeskattning. Tonnageskatten anses ha betydligt större betydelse för mindre rederier.

Möjlighet till tonnagesbeskattning infördes i Danmark 2002, vilket var tillämpligt fr.o.m. inkomståret 2001. De danska tonnageskattebestämmelserna är relativt lika de motsvarande svenska bestämmelser som nyligen föreslogs av Utredningen om tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen.

183-dagarsregeln

Huvudregeln är att en förvärvsarbetande betalar skatt i arbetslandet. Möjlighet till skattebefrielse finns enligt den s.k. 183-dagarsregeln när det gäller inkomst av tjänstgöringen på ett utländskt fartyg. Samtidigt kan beskattning bli aktuell i arbetslandet (flaggstaten) enligt de skatteregler som gäller där. Den utflaggade svenska handelsflottan gick tidigare framförallt i s.k. oceanfart, medan en stor andel av de svenska sjöbefälen i dag arbetar i s.k. europafart. Denna förändring innebär att användningen av 183-dagarsregeln begränsas eftersom den endast kan tillämpas för fartyg som går i oceanfart. En stor andel av de svenska sjöbefälen kan därmed inte arbeta ombord på de utflaggade fartygen om de vill bo kvar i Sverige.

I uppföljningen har flera rederier gett uttryck för att man i ökad utsträckning skulle vilja anställa svensk besättning än i dag ombord på de fartyg som har

en utländsk flagg. Problemet är att kostnaderna upplevs bli alltför höga eftersom förutsättningarna för att uppfylla 183-dagarsregeln är alltför strikta. Ett utvidgat tillämpningsområde för 183-dagarsregeln för sjömän anställda på flertalet fartygstyper, dock inte färjor, samtidigt som ansvaret för socialförsäkringar, pensioner m.m. helt lyfts över på parterna skulle, enligt flera intervjuade aktörer, kunna bidra till att skapa nya jobb för svenska ungdomar, företrädesvis med juniorbefälsbehörighet. Ärendet bereds sedan två år tillbaka inom Finansdepartementet.

Förslag om förändrade möjligheter till ränteavdrag

I Företagsskattekommitténs slutbetänkande, som överlämnades sommaren 2014, föreslås ett nytt system för bolagsbeskattning. Bland annat föreslås en begränsning av avdragen för räntekostnader och andra finansiella kostnader genom att enbart finansiella kostnader som motsvaras av finansiella intäkter får dras av. Det innebär i praktiken ett slopat avdrag för negativa finansnetton. I betänkandet föreslås vidare ett schablonmässigt avdrag för alla finansieringskostnader som uppgår till 25 procent av företagets hela skattemässiga resultat. Förslaget skulle, om det genomförs, innebära att sektorn transport och magasinering, i vilken sjötransporter ingår, skulle få en skatt som är ca 570 miljoner kronor högre än med nuvarande regler. Förslaget bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Sveriges Redareförening avstyrker förslaget och menar att det utan ett tonnageskattesystem i Sverige skulle riskera att medföra att större delen av den kvarvarande svenska handelsflottan flaggar ut. En slopad avdragsrätt för negativa finansnetton skulle få stora konsekvenser för rederinäringen på grund av att den är en kapitalintensiv bransch med ett stort kapitalbehov och en hög belåningsgrad på fartyg. Sveriges Redareförening lyfter fram det faktum att rederinäringen till stor del är privatägd. En ökning av det egna kapitalet genom nyemission skulle därmed leda till att man skulle avhända sig kontrollen av företaget. En annan risk är att en borttagen avdragsrätt på räntekostnader skulle motverka möjligheten att nyinvestera i nya fartyg.

Bemanningskostnader

Tillfälligt anställd personal (TAP-avtal)

Arbetsmarknadens parter har kommit överens om ett ramavtal för tillfälligt anställd personal från länder utanför EU/EES på särskilda villkor (TAP-avtal) för att hantera den ökande konkurrensen från fartyg flaggade i öppna register och det faktum att allt fler länder inom Europa har vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sina nationella handelsflottor. TAP-avtalet är i grund och botten ett rent bemanningsavtal. I dag finns det ca 400 filippiner anställda på TAP-villkor ombord på svenskflaggade fartyg. Svenska ombordanställda med en rederianställning har betald ledighet under den tid de vistas i land, medan TAP-anställda med en fartygs- eller ombordanställning endast kompenseras

för effektiv arbetstid. Detta innebär att antalet anställda i princip måste dubblas när det gäller svenskt anställda jämfört med TAP-anställd personal.

Under 2010 reviderades tillämpningsavtalen för ett antal rederier. Arbetsmarknadens parter kom under 2010 överens om en höjning av TAP-kvoterna från 50 procent till 75 procent för de Seko-an slutna och en hög grad av flexibilitet när det gäller bemanningen av de befattningar som är anslutna till Sjöbefälsföreningen. Ett absolut krav vid fastställandet av bemanningen är att befälhavare och teknisk chef ska ha svenska behörigheter.

Avtalet medger en viss flexibilitet eftersom de fastställda nivåerna inte gäller för samtliga befattningar ombord på varje enskilt fartyg utan avser rederiets fartygsflotta. Detta är inte minst viktigt för rederier som bedriver oceanfart där fartygen sällan kommer in i svenskt vatten. Den andel av besättningen som omfattas av bestämmelserna beslutas i lokala förhandlingar med facket och gäller per befattnings- eller avtalsområde.

Det faktum att bemanningen bestäms av utfallet i den lokala förhandlingen innebär att det faktiska antalet TAP-anställda personer ofta blir betydligt lägre än de överenskomna nivåerna på 75 procent för manskap, alternativt alla utom befälhavare och teknisk chef på befälssidan. Ett rederi som vill börja använda TAP får inte säga upp befintlig personal för att ge plats åt tillfälligt anställd personal, vilket innebär att det kan ta tid innan nivåerna uppfylls. Mindre rederier med ett fåtal fartyg har dessutom begränsade möjligheter att balansera andelstalen mellan flera fartyg.

Rederierna är eniga om att en av de mest centrala frågorna som påverkar valet av flaggstat rör bemanningen av fartyget. Det råder delade meningar om huruvida TAP-avtalet är tillräckligt långtgående när det gäller att minska rederiernas bemanningskostnader. Sveriges Redareförening, Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen anser att de underhandsöverenskomna TAP-kvoterna för lastfartygen skapar förutsättningar för rederierna att kunna konkurrera med andra flaggstater. Enskilda rederier menar att det inte är någon fördel att bemanna fartygen med enbart utländsk personal. Flera rederier rekryterar kontinuerligt svenska befäl i stället för utländska befäl för att bibehålla den svenska identiteten men även för att svenska befäl generellt har en hög kompetens som man till viss del är beredd att betala en merkostnad för. Andra rederier menar att de nuvarande och de högre TAP-kvoterna som diskuteras i dag inte är tillräckligt höga för att förmå rederier att registrera fartyg i Sverige.

Sveriges Redareförening menar att kvarvarande rederier med svenskflaggade fartyg på grund av svenska regler enligt lagen om anställningsskydd (LAS) inte kan säga upp svenskt anställda och fullt ut utnyttja TAP-kvoten. Det innebär att enskilda rederier inte kan anställa tillfälligt anställd personal i den utsträckning som TAP-avtalet medger. Ett rederi som väljer att flagga in eller flagga tillbaka fartyg till Sverige har inte något sådant historiskt arv och kan därigenom skapa en mer fördelaktig kostnadsbild.

TAP-avtalet omfattar inte passagerarsjöfarten. Frågan om ett TAP-avtal för passagerarsjöfarten har inte heller drivits aktivt av sjöfartsnäringsen, men den förestående omstruktureringen av passagerarfärjetrafiken aktualiserar enligt

flera rederier frågan hur man ska kunna hantera de kostnadsökningar som branschen står inför. Flera rederier menar att det i framtiden kan komma att bli nödvändigt med ett TAP-avtal också för passagerarsjöfarten för att kunna möta konkurrensen från rederier som genom sådana avtal har lägre bemanningskostnader. När det gäller TAP-kvoter för passagerarfartyg, eller möjlighet att anställa personal på lokala avtal, uppmärksammas i uppföljningen att EU:s statsstödsregler och den svenska stödförordningen inte medger att sjöfartsstöd utbetalas för personer som kommer från ett land utanför EES om de arbetar på färjor.

Svenskt Internationellt Skeppsregister

I uppföljningen konstateras att näringen har ett behov av ytterligare åtgärder för att skapa konkurrenskraftiga bemanningskostnader för framför allt de större rederierna. För att väsentligt kunna förbättra konkurrensförutsättningarna menar flera rederier att det skulle vara nödvändigt att införa ett internationellt sjöfartsregister i Sverige. Ett internationellt register innebär att fartygen kan fortsätta att använda den egna flaggan men att sjöfolket kan anställas på s.k. lokala villkor eller hemlandsvillkor, dvs. att svenska kollektivavtal inte skulle gälla för de ombordanställda. Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen motsätter sig ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS). Frågan har relativt nyligen utretts av Utredningen om Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar som en åtgärd för att minska bemanningskostnaderna. Slutsatsen var att ett internationellt register inte bör införas i Sverige eftersom det skulle kräva arbetsrättsliga förändringar som står i strid mot internationella konventioner som Sverige har ratificerat. Frågan drivs inte längre samordnat från rederiernas sida. Alla andra länder som har internationella register bryter sannolikt mot dessa konventioner.

Skillnader i bemanningskostnader

Uppföljningen visar att möjligheterna att anställa tillfälligt anställd personal kombinerat med sjöfartsstödet innebär att skillnaderna i bemanningskostnader mellan svenskflaggade och utländskflaggade fartyg minskar. Trots att det har blivit möjligt att anställa personal i Sverige enligt TAP-avtalet kvarstår dock det faktum att villkoren är mer fördelaktiga i många konkurrentländer.

Den avgörande kostnadsskillnaden mellan Sverige och länder som har internationella register är att det går 2,1–2,3 personer per befattning i ett svenskt system, medan det endast går 1,2–1,3 personer per befattning i ett internationellt system. Avlösningssystemet är den huvudsakliga anledningen till att svenskflaggade fartyg totalt sett har högre bemanningskostnader jämfört med andra länder, och alltså inte lönekostnaden för den enskilde besättningsmedlemmen.

Svenska anställda får lön och sociala förmåner även under den tid de är lediga eller vistas i land, medan TAP-anställda endast ersätts för effektiv arbetstid. Detta innebär att antalet årsanställda per fartyg i princip kan halveras

om rederiet anställer ny utländsk personal efter varje tjänstgöringsperiod. Den sammanlagda merkostnaden för rederier med svensk personal på svenska löneavtal har beräknats uppgå till 300–500 miljoner kronor per år för hela den svenskflaggade flottan. Bemanningskostnaden för ett vanligt förekommande medelstort tankfartyg med tolv mans besättning är i princip dubbelt så hög med en TAP 50:50 besättning, inklusive sjöfartsstödet, jämfört med ett fartyg i öppet register.

Danska bemanningsregler

Det danska internationella fartygsregistret (DIS) har funnits sedan 1988. Registret infördes för att motverka att danska rederier flaggade ut fartygen till tredjeland. De fartyg i registret som för dansk flagg går enligt dansk lag. Reglerna i DIS är baserade på internationella krav och förpliktelser och hänvisar till de konventioner som antagits av Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella arbetsorganisationen (ILO). Det förefaller emellertid som om Danmark och andra länder med internationella register finner vägar att ta sig runt de ILO-konventioner som i Sverige anses hindra ett svenskt internationellt register. Både danska och utlandsägda företag får registreras i DIS. Dock gäller bl.a. att för EU- eller EES-ägda rederier ska fartygen ha sin kommersiella och strategiska drift i Danmark genom en utpekad representant som är stationerad i Danmark. Efter en regelförändring 2011 tillåts i dag att upp till 40 procent av fartygen under dansk flagg får ha en befälhavare utan EU/EES-medborgarskap.

Sjöfartsstöd

Riksdagen beslutade 2001 att införa ett sjöfartsstöd för att ge den svenska sjöfartsnäringen konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders sjöfartsnäringar. Sjöfartsstöd kan lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift för samtliga ombordanställda (exklusive personal från länder utanför EES som arbetar på passagerarfartyg) som arbetar på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg som i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Därtill kan stöd medges för sjömän anställda på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Övriga villkor för att beviljas sjöfartsstöd är bl.a. att fartyget måste vara registrerat i det svenska registret, att det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift och att utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget.

Från och med den 1 juni 2014 ändrades sjöfartsstödet inriktning till att också omfatta forskningsfartyg, mätfartyg, bogserbåtar, kabellägningsfartyg, servicefartyg till offshoreverksamhet, rörlägningsfartyg, kranfartyg, mudderverk m.fl. Syftet med ändringen var att åstadkomma bättre konkurrensvillkor för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden genom att berättiga fler fartyg

till sjöfartsstöd inom ramen för EU:s bestämmelser om statligt stöd till sjöfartsnäringen.

Analysen visar att för många rederier utgör sjöfartsstödet skillnaden mellan vinst och förlust och stödet kan därmed antas ha en bromsande effekt på utflaggningsen. Utan sjöfartsstödet skulle vinstmarginalen varit negativ för alla segment i rederibranschen under hela perioden 2007–2012, utom för större rederier som endast under ett år uppvisade en negativ vinstmarginal under denna period. Det beviljade sjöfartsstödet uppgick till knappt 1,5 miljarder kronor 2013. Under samma år ansökte sammanlagt 43 rederier om sjöfartsstöd. Dessa rederier ställde nästan 300 utbildningsplatser till förfogande. Detta ska jämföras med att ett hundratal rederier beviljades sjöfartsstöd när det infördes. Det antal utbildningsplatser som rederierna har ställt till förfogande låg relativt stabilt under ett antal år, men mellan åren 2009–2013 minskade antalet utbildningsplatser med 176, vilket motsvarar en nedgång på nästan 40 procent.

Det råder en enighet inom svensk sjöfartsnäring att den nuvarande ordningen för stöd till sjöfartsnäringen fungerar bra och är konkurrenskraftigt i förhållande till andra länders bemanningsstöd. Sjöfartsstödet anses ha bidragit till att behålla rederiföretag och sjöfartskompetens i Sverige och har dessutom genererat en betydande serviceverksamhet av olika slag kring näringen. Rederier som opererar fartyg under svensk flagg betonar att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna bedriva verksamheten. Breddningen av sjöfartsstödet till fler fartygskategorier var välkommet. Beslutet har också fått den effekten att ett antal fartyg har flaggats in till Sverige.

Uppföljningen visar att en kvarvarande brist med sjöfartsstödet är att det endast gäller för fartyg som överstiger 100 bt. Det beror på att gränsen för att klassas som sjöinkomst enligt inkomstskattelagen går vid denna storlek. Konsekvensen av denna begränsning är att ett antal mindre fartyg inom nya affärsområden i sjöfartsnäringen inte kan flagga svenskt trots att de ägs av svenska rederier. Ett annat problem med sjöfartsstödet utformning är att rederier inte kan få förhandsbesked huruvida de är berättigade till stöd eller inte. Denna osäkerhet kan bidra till att man avstår från att registrera ett fartyg i Sverige.

Det danska sjötransportstödet innebär att ägare till fartyg som är registrerade i DIS inte behöver betala socialavgifter och inkomstskatt för sjöfolk som arbetar ombord på dessa fartyg om de är större än 20 bt. Besättningens löner beskattas alltså inte och i stället utbetalas en nettolön. Reglerna gäller förutom lastfartyg sedan 2000 också för färjor i utrikestrafik som är registrerade i DIS. Sedan 2008 omfattar det danska sjötransportstödet även muddrings- och kabellägningsverksamhet.

Övriga finansiella stöd

Svenska Skeppshypotek

Svenska Skeppshypotek är en statlig organisation som förser rederier med lån. Ett antal kriterier reglerar organisationens utlåningsverksamhet. Bland annat kan utlåning endast göras för att finansiera fartyg för svenska rederier eller utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande. Lån får endast lämnas om det finns betryggande säkerheter i form av t.ex. inteckning i svenskt eller utländskt fartyg. Vidare gäller att lån endast kan lämnas för upp till 70 procent av fartygets värde alternativt i särskilda fall med upp till 80 procent av fartygets värde. För att särskilt måna om den mindre skeppsfarten kan lån lämnas med upp till 90 procent av fartygets värde. En eventuell förlusttäckning för den ökade risken mellan 70 och 90 procent garanteras av en fond och en statlig garanti.

Svenska Skeppshypotek har ca 5 miljarder kronor i utstående krediter, medan utlåningstaket ligger på 15–20 miljarder kronor. Uppföljningen visar att Svenska Skeppshypotek är en viktig aktör som bidrar till små och medelstora rederiers konkurrenskraft.

Svenska Skeppshypotek agerar helt affärsmässigt och erbjuder en mycket hög belåningsgrad i jämförelse med affärsbankerna som vanligtvis belånar upp 60 procent av fartygets värde. Kreditförlusterna har historiskt sett varit praktiskt taget noll även om Svenska Skeppshypotek till följd av den ekonomiska krisen 2008 har realiserat förluster på drygt 30 miljoner kronor samt ytterligare drygt 20 miljoner kronor som var utlånade enligt förordningen om lån till den mindre skeppsfarten.

Uppföljningen visar att de nuvarande reglerna begränsar utlåningsverksamheten. Enligt bestämmelserna får lån avse förvärv, ny- eller ombyggnad eller reparation av fartyg. Problem kan uppstå när det är lågkonjunktur och därmed nedpressade marknadsvärden på fartyg. Detta kan omöjliggöra tilläggsinvesteringar i befintligt tonnage för att uppfylla t.ex. kommande miljökrav såsom svaveldirektivet och Ballastvattenkonventionen eftersom värdehöjningen inte blir så stor så att utlåning kan beviljas då inteckning ska ligga inom 70 eller i särskilda fall 80 procent av fartygets uppskattade värde. Det kan t.o.m. vara så att sådana investeringar inte påverkar fartygets marknadsvärde eftersom de anses vara en förutsättning för att kunna vara verksam på en specifik marknad. Samtidigt kan Svenska Skeppshypotek göra bedömningen att rederierna i fråga är solida och att det föreligger en låg risk med att bevilja en kredit.

Svenska Skeppshypotek anser att det vore önskvärt med ett vidare mandat för styrelsen att bedöma förutsättningarna för att bevilja en kredit i fartyg utöver normal belåningsgrad när man bedömer att det finns återbetalningsförmåga trots att den underliggande säkerheten för krediten i fartyget är mer tveksam.

Rederierna är i stort sett ense om att Svenska Skeppshypotek fungerar på ett effektivt sätt även om kritik riktas mot att Svenska Skeppshypotek inte utnyttjar det kreditutrymme som man har till sitt förfogande. En del av utrymmet borde enligt flera rederier kunna gå till miljöinvesteringar som skulle underlätta för branschen när det gäller övergången till lågsvavliga bränslen och andra miljökrav. Flera rederier menar att Svenska Skeppshypoteks verksamhet sannolikt är av större betydelse för mindre rederier. Om de befintliga utlåningskriterierna begränsar utlåningen föreslår Sveriges Redareförening ett utökat mandat för Svenska Skeppshypotek att finansiera miljöinvesteringar genom en riskavtäckningsfond. Finansieringsinstituten skulle kunna använda fonden för att täcka risker när rederier investerar i miljöfrämjande, eller energieffektiviserande fartygsinvesteringar.

Praktikstöd och kompetensförsörjning

Flera rederier betonar att en krympande svenskflaggad flotta innebär problem för personer att skaffa praktik ombord på svenska fartyg inom ramen för sin sjöfartsutbildning. De senaste årens utflaggning av svenska fartyg har fått till följd att antalet praktikplatser till såväl sjöfartshögskolornas studenter som sjömansskolornas elever har minskat. Det svenska utbildningssystemet som tillhandahåller personer med maritim kompetens är beroende av en kritisk massa svenskflaggat tonnage. En fortsatt utflaggning innebär en reell risk att denna kunskap förloras. Flera rederier anser också att det i dag har blivit allt svårare att rekrytera personer med tillräcklig kompetens, medan andra rederier betonar att snittåldern för nyckelpersoner i den operativa verksamheten har stigit kraftigt under senare år. Det finns en stor farhåga för att det kommer att bli problematiskt att ersätta dessa personer när de går i pension inom en relativt snar framtid.

Ett särskilt stöd kan utgå som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg, vilket bl.a. innebär en förbättrad långsiktig försörjning av svensk personal med befälskompetens. Stödet inrättades 2013 för hantera problemet att antalet tillgängliga praktikplatser hade minskat kraftigt följd av omflaggningen av svenska fartyg.

Flera rederier betonar betydelsen av statliga insatser som gör det möjligt för svenska sjöfartsstudenter att i ökad utsträckning kunna göra sin praktik på svenskkontrollerat tonnage internationellt. Trots utflaggningen fortsätter enskilda rederier att erbjuda praktikplatser ombord på sina fartyg.

Uppföljningen visar att utflaggning av svenska fartyg påverkar hela sjöfartsklustret. I förlängningen kan det skapa problem med kompetensförsörjningen inte bara för rederierna utan också för andra aktörer, t.ex. hamnar, kustbevakning och andra myndigheter, där det behövs personer med sjöbefälsutbildning. Till exempel är myndigheter som Sjöfartsverket och Transportstyrelsen beroende av personer med sjöfartskompetens både när det gäller lotsningsverksamheten och tillsynsverksamheten och när det gäller myndigheternas arbete med olika sjöfartsfrågor nationellt och internationellt.

Administrationskostnader och tillsynsarbetet

Transportstyrelsens tillsynsarbete

Administrationskostnader inkluderar avgifter för t.ex. tillståndsprövning, tillsyn och regelgivning. I Sverige har Transportstyrelsen ansvar för alla frågor som rör sjöfarten när det gäller tillstånd, tillsyn och registerhållning. Myndighetens arbete med dessa frågor finansieras med avgifter som debiteras sjöfartsnäringen. Transportstyrelsens verksamhetskostnad för sjöfarten, regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning uppgick till drygt 200 miljoner kronor 2013.

Flaggstaten ansvarar för att fartyg uppfyller internationella regler och konventioner genom olika former av besiktningar där det kontrolleras att regelverket efterlevs. Omfattningen och regelbundenheten av besiktningarna varierar beroende på bl.a. fartygstyp. Totalt genomför Transportstyrelsen årligen ca 4 000 besiktningar, inspektioner och kontroller. Eftersom den svenska handelsflottan i utrikestrafik endast omfattar ett hundratal fartyg innebär detta att en stor del av förrättningarna avser andra fartyg än den handelsflotta som denna uppföljningar handlar om. Respektive stat är ansvarig för att fartyg som för dess flagg uppfyller gällande krav. Regelefterlevnad kontrolleras genom s.k. flaggstatstillsyn. Dessutom är staterna ansvariga för att kontrollera att ankommande utländska fartyg följer internationella regler om sjösäkerhet, miljöskydd och sjömäns arbets- och boendevillkor, vilket kallas hamnstatskontroll. Det finns i dag ca 100 olika certifikat, varav 40 är flaggstatscertifikat.

Sjöfartsnäringens representanter är eniga om att ett stort problem är att allt färre svenskflaggade handelsfartyg ska bekosta Transportstyrelsens arbete med sjöfartsfrågor. De direkta avgifterna mot rederierna har höjts kraftigt på grund av den minskande svenskflaggade handelsflottan och att korssubventionering av kostnaderna för tillsynen genom farledsavgifterna har upphört. Transportstyrelsen menar emellertid att man alltid måste ha en viss bemanning för att kunna utföra sina arbetsuppgifter och att en förändring av organisationen, t.ex. när det gäller antalet inspektörer, alltid sker med en viss eftersläpning, samtidigt som man i möjligaste mån arbetar med att effektivisera sin verksamhet.

Inflaggnings- och tillsynskostnader

Det råder en enighet inom branschen att de svenska registrerings- och skeppsmätningssavgifterna är relativt höga jämfört med motsvarande kostnader i flertalet andra länder. Enligt branschen visar de förhållandevis höga avgifterna på frånvaron av en genomtänkt näringspolitik som visar att man vill åstadkomma en positiv utveckling för sjöfarten. Sveriges Redareförening anser att dessa kostnader måste sänkas i syfte att skapa konkurrenskraftiga flaggkostnader.

En genomsnittlig beräkning av åtta representativa svenskflaggade roropassagerarfartyg (färjor) i internationell trafik över 500 bt visar att mellan 2009

och 2013 ledde avgiftshöjningen för tillsyn till att en genomsnittlig fartygsavgift ökade från knappt 100 000 kronor per år till drygt 300 000 kronor per år. Timkostnaden för de löpande avgifterna höjdes under samma tidsperiod från ca 920 kronor per timme till 1 400 kronor per timme. Rederierna menar att det återkommande argumentet från statsmakterna och myndigheter är att inflaggningskostnaderna endast utgör en engångskostnad som därmed har en liten betydelse för beslut var fartyg ska flaggas är felaktigt. Å andra sidan presenterade Transportstyrelsen 2014 en rapport där tillsyns- och tillståndsavgifterna i olika europeiska länder för större fartyg som går i internationell trafik jämfördes. Slutsatsen i rapporten är att avgifterna är högst i Finland och Norge, medan Danmark genomgående har de lägsta avgifterna. Avgifterna för tillsyn av fartyg i Sverige förefaller ligga i medelintervallet vid en jämförelse med andra europeiska länder.

Delegering av tillsyn till klassificeringssällskap

Klassificeringssällskap är privata organisationer som bl.a. arbetar med klassning av fartygs sjövärdighet genom att kontrollera fartygens tekniska förutsättningar för säkerhet och sjövärdighet. Förutom att säkerställa att reglerna efterlevs under fartygens nybyggnadsprocess kontrollerar sällskapen också att reglerna även efterlevs efter detta. Flaggstater kan genom sina sjöfartsadministrationer välja att överlåta vissa uppgifter till klassificeringssällskap. För att säkerställa att klassificeringssällskapen inte ska skilja sig åt alltför mycket i fråga om kvalitet, kvalifikationer och resultat har EU slagit fast minimikriterier för att erkänna sådana organisationer. Transportstyrelsen har i dag avtal med sex erkända organisationer. Den nuvarande delegeringen i Sverige omfattar delar av tillsynen av last- och tankfartyg medan ingen tillsyn har delegerats för passagerarfartygen.

Utökad delegeringsordning

Sverige är det land som har delegerat minst vid en jämförelse med flertalet andra länder. Transportstyrelsen utreder för närvarande vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras inom sjöfartsområdet. Syftet med projektet är att en utökad delegering ska bidra till att stärka den svenska konkurrenskraften samtidigt som Sveriges ansvar som såväl registreringsstat som flagg-, hamn- och kuststat säkerställs. Inriktningen på arbetet är att all tillsyn för den internationella sjöfarten förutom hamnstats- och värdstatskontrollen ska kunna delegeras till klassificeringssällskapen.

Uppföljningen visar att det är oklart hur tillsynskostnaden kommer att påverkas vid en utökad delegering till klassificeringssällskap. Transportstyrelsen menar att den stora fördelen för rederierna är att administrationen kommer att minska då tillgängligheten ökar vid en utökad delegering till klassificeringssällskapen. Rederierna kan dessutom anlita en part när det gäller all tillsyn av fartyget. Klassificeringssällskapen är tillgängliga i världens alla stora hamnar, vilket innebär lägre omkostnader för resor och enklare logistik för rederierna.

Därtill kan den delegerade tillsynen genomföras vid samma besiktningstillfälle som klasstillsynen.

Det råder en enighet inom sjöfartsnäringen att det allmänna kostnadsläget för registrering, inspektion, tillsyn, behörigheter och övriga avgifter totalt sett är för högt i Sverige i jämförelse med våra konkurrentländer. Frågan om att överlåta tillsynsuppgifter är en prioriterad fråga för näringen för att likställa konkurrensvillkoren i Sverige med de som gäller i andra flaggstater. En avsaknad av en fullständig delegering av tillsynen riskerar att skapa problem för framför allt rederier som har fartyg som går i oceanfart. Flertalet länder har beslutat om en delegering till certifierade klassificeringssällskap när det gäller både den löpande besiktningen och vid nybyggnation av fartyg. En fördel för rederierna med en utökad delegering till klassificeringssällskapen skulle vara en förenklad administration samt eventuellt sänkta tillsynskostnader.

Delegering av vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till klassificeringssällskap

Riksdagen har sedan tidigare beslutat att Transportstyrelsen får erkänna vissa organisationer som s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till sådana organisationer. Avsikten med ändringen var att stärka svensk sjöfartsnäring. De ändrade bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 2013. De ändrade reglerna har enligt representanter för sjöfartsnäringen i praktiken inte fått någon betydelse för de svenska rederierna. Kritik riktas mot Transportstyrelsens sätt att genomföra bestämmelserna eftersom det innebär oförändrade tillsynskostnader för rederierna även om man väljer att anlita ett klassificeringssällskap för att utföra tillsynsarbetet. Detta beror på att Transportstyrelsen inte har minskat sina tillsynsavgifter. I realiteten innebär det att det saknas incitament att anlita någon annan aktör än Transportstyrelsen för att utöva tillsynen. Transportstyrelsen förstår den kritik som riktas mot myndigheten och kommer att se över denna fråga i samband med att man tar ett helhetsgrepp när det gäller en delegering av i princip allt tillsynsarbete.

Delegeringen i Danmark

Den danska Søfartsstyrelsen har ingått avtal med åtta klassificeringssällskap som har tillstånd att bedriva certifieringsarbete i Danmark. Myndighetens tillsyn av klassificeringssällskapen finansieras med skattemedel, även om det finns ett politiskt önskemål att gå mot en avgiftsfinansiering. Syftet med delegeringen är att frigöra resurser hos Søfartsstyrelsen, ökad säkerhet och effektivisering och att skapa arbetstillfällen och förutsättningar för danskt näringsliv. Detta har medfört att man har delegerat merparten av tillsynen till klassificeringssällskapen. I princip all tillsyn av lastfartyg har delegerats, medan en viss tillsyn kvarstår när det gäller passagerarfartyg.

Diverse avgifter

Farledsavgifter

Farledsavgiften, som dels tas ut på fartygets bruttodräktighet, dels på lastat och lossat gods, uppgick till drygt 900 miljoner kronor 2013. Sedan ett par år tillbaka arbetar Sjöfartsverket med att utveckla farledsavgiften med syfte att göra avgiftsmodellen mer transparent. Ambitionen är att en ny avgiftsmodell ska vara färdigutvecklad till 2017 när den s.k. sjöfartsmiljarden upphör. Sjöfartsverket utesluter inte att det kan bli aktuellt att höja farledsavgifterna i framtiden till följd av verkets svaga finansiella ställning trots att betydande besparings- och effektiviseringsprogram har genomförts under senare år. Kritik från hela sjöfartsklustret riktas mot att Sjöfartsverket drivs som ett affärsdrivande verk och att handelssjöfarten som en konsekvens av detta betalar ett avkastningskrav till staten. Farledsavgifterna innebär en tillkommande kostnad som minskar sjöfartens relativa konkurrenskraft jämfört med andra trafikslag.

Lotsavgifter

Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Lotsavgiften debiteras per timme och baseras på fartygets bruttodräktighet. Bedömningen är att avgifterna kommer att höjas i storleksordningen 5 procent per år de kommande åren för att uppnå full kostnadsäckning. Lotsavgifterna för 2013 uppgick till knappt 440 miljoner kronor medan de totala rörelsekostnaderna för lotsningen var drygt 500 miljoner kronor samma år. I handlingsplanen slogs det fast att huvudansvaret för lotsningen även fortsättningsvis ska ligga hos Sjöfartsverket men att förutsättningarna för utökade lotsdispenser och eventuella förbättringar av förutsättningarna för öppensjölotsning bör ses över. Det är möjligt att köpa sig fri från lotsningstjänsten med farledsdispenser och det är alltså möjligt för en enskild redare att ändra kostnadsbilden. Transportstyrelsen beslutar om avgiften för lotsdispenser. Avgiften varierar bl.a. beroende på lotsledens längd. Antalet lotsdispenser ligger relativt konstant på 1 000–1 100 per år. Flera rederier menar emellertid att kostnaden för lotsdispens är alltför hög sett till dispensens giltighetstid.

Sveriges Redareförening anser att de delar av Sjöfartsverkets verksamhet som kan konkurrensutsättas också bör göras det. I uppföljningen har det framkommit att det finns såväl en marknad som ett intresse från företag att bedriva både öppensjölotsning och transporter av varor och personer till och från fartyg. När det gäller öppensjölotsning anser Sveriges Redareförening att andra aktörer ska tillåtas bedriva denna typ av verksamhet. Sjöfartsverket har inga synpunkter på huruvida denna lotsning ska konkurrensutsättas eller inte. Verket har inga speciella lotsar som är anställda för öppensjölotsning utan denna verksamhet utför man i den mån tjänsten efterfrågas och det finns tillgängliga resurser att utföra tjänsten.

Hamnavgift

En hamnavgift, vilken sätts av hamnägaren, utgår för fartyg som anlöper svensk hamn. Avgiften varierar mellan olika hamnar, men dessa bedrivs normalt sett som affärsdrivande organisationer, vilket innebär krav på kostnads-täckning och avkastning. Avgiften är vanligtvis uppdelad på en fartygsdel och en godsdel. Den fartygsrelaterade delen av avgiften beräknas utifrån fartygets storlek och differentieras normalt sett utifrån hur pass miljöanpassat fartyget är. Hamnavgiften är en avgift som, enligt flera rederier, bidrar till att sjöfarten bär högre kostnader jämfört med andra transportslag, t.ex. lastbils- och järnvägstransporter.

Forsknings- och utvecklingsinsatser

Tillgång till forskning och utveckling anses utgöra en av de förutsättningar som är avgörande för var ett fartyg registreras. Den forsknings- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda utgör en av de parametrar som avgör sådana beslut. I uppföljningen har det framkommit att sjöfartsforskning, utveckling, innovation och demonstration är angeläget ur ett miljöperspektiv och för de externa krav som ställs på sjöfarten regionalt, framför allt i Östersjön och Nordsjön. Sjöfartsnäringens aktörer är i stort sett ense om att en väl fungerande forskning är en viktig faktor som bidrar till sjöfartsnäringens konkurrenskraft, även om forskningen inte genererar kortsiktiga resultat och värdet för de enskilda rederierna är svårt att mäta.

Trafikverkets sjöfartsforskning

Trafikverket är den myndighet som har ansvaret för att satsa på forskning inom transportsektorn. Myndigheten ska enligt regleringsbrevet avsätta minst 50 miljoner kronor till kvalitetsgranskad sjöfartsforskning. Detta ska ställas i relation till att den sammanlagda forskningsbudgeten som uppgår till 490 miljoner kronor. Enligt Trafikverket innebär den nuvarande nivån på forskningsmedel till sjöfartsforskning en betydande ambitionsnivåhöjning jämfört med vad t.ex. Sjöfartsverket tidigare kunde satsa. Ansvariga myndigheter har gjort bedömningen att sjöfartens behov av forskning ligger på mellan 100 och 300 miljoner kronor per år.

I Sverige utgör de offentliga forsknings- och utvecklingsmedel som anvisats av regeringen även det stöd som industrin kan använda för demonstrationsprojekt i förnyelsearbetet. Detta nationella stöd är även en avgörande katalysator och kan fungera som motfinansiering då industrin söker nödvändiga bidrag från EU:s olika stödprogram. Trafikverket har regeringens uppdrag att samordna alla ansökningar om stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa när det gäller transport som upprättas av svensk aktör, eller där en svensk aktör ingår i en ansökan som upprättas av utländsk aktör. I utlysningen för programperioden 2007–2013 lämnades in totalt 20 ansökningar från Sverige, varav 15 fick delfinansiering från EU. Flera projekt rörde sjöfarten. EU har för avsikt

att stimulera till investeringar i ny teknik och har för det ändamålet öronmärkt upp till 250 miljoner euro. Svenska redare har varit framgångsrika och beviljats 40 miljoner euro av dessa medel. Branschen har fått tillgång till pengarna mycket tack vare nationellt stöd för att söka pengar.

Sjöfartsnäringen

Industrin står bakom en nollvision som innebär en sjöfart utan olyckor och utan negativ påverkan i luft och vatten. Uppföljningen visar att det råder en enighet inom näringen om att det krävs ett brett samarbete och ett långsiktigt forskningsstöd för att klara av denna nollvision. Inte minst utgör de regionala regler som infördes 2015 om svavel en stor utmaning för både sjöfartsberoende basindustri och sjöfarten som industri. Riktad sjöfartsforskning är viktig och kommer att bli än viktigare i framtiden när det gäller förmågan att hantera nya miljökrav i fråga om bl.a. kväveutsläpp, partikelutsläpp och hantering av barlastvatten.

Fyra forskningsområden lyfts fram av Sveriges Redareförening som prioriterade för att långsiktigt både stärka konkurrenskraften och realisera nollvisionen för sjöfartsnäringens miljöpåverkan: fartygs energisystem, intelligenta ombordsystem, logistiksystem och alternativa bränslen/energibärare för fartygs framdrift.

Sveriges Redareförening betonar betydelsen av att regeringen fortsätter på den inslagna väg som handlingsplanen målar upp. Det stöd till sjöfartsforskning som möjliggör bredare samarbeten mellan näring, myndigheter och akademi bör ökas för att motsvara sjöfartens betydelse för Sveriges export och import. Sveriges Redareförening anser att det är rimligt att nivån på de offentliga medlen till sjöfarten höjs från dagens 50 miljoner per år till att närma sig nivån 100 miljoner per år, detta för att säkerställa sjöfartens förnyelse och anpassning till externa utmaningar samt säkerställa sjöfartens roll i ett samverkande svenskt transportsystem.

Forskning och utvecklingsinsatser i Danmark

Den danska Søfartsstyrelsen betonar betydelsen av forskning, utveckling, demonstration och innovation inom områdena teknik, kompetens, marknader, finans, logistik, säkerhet etc. för att säkerställa den danska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Två av de största utmaningarna för den danska sjöfartsindustrin är att skapa ett konkurrenskraftigt företagsklimat och att minska påverkan på miljön och klimatet. Det främsta syftet med den danske Maritime Fond är att utveckla och främja dansk sjöfart och varvsindustri. Flera högskolor bedriver forskning inom sjöfartsområdet.

Gruppens bedömningar och slutsatser

Gruppen har konstaterat att rederierna återkommande har betonat betydelsen av de nationella ramvillkoren vid val av flaggstat. Bedömningen är att alla

ramvillkor förutom övriga finansiella stöd och olika avgifter har en betydelse vid rederiernas val av flaggstat. Förutom faktiska förändringar i ramvillkoren har också förväntningar inför framtiden om den nationella sjöfartspolitikens inriktning en betydelse för ett sådant beslut. Vart och ett för sig kanske ett ramvillkor inte avgör ett beslut att flagga ut, men de har däremot bidragit till detta och gemensamt orsakat utflaggningsbeslutet. Samtidigt är det enligt gruppen viktigt att poängtera att ramvillkorens relativa betydelse varierar. Denna uppföljning har visat att det är utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem som är huvudanledningarna till den tilltagande utflaggningsstakten under senare år.

Näringslivsfokus och myndighetsutövning

Det har i uppföljningen framkommit att man inte ska underskatta betydelsen av huruvida det finns en nationell sjöfartsstrategi och att regeringens styrning av myndigheter med hjälp av regleringsbrev och instruktioner är viktig. Gruppen delar denna uppfattning. Uppföljningen visar att aktörerna inom sjöfartsnäringslivet är eniga om att det är viktigt att det finns ett näringspolitiskt mål för sjöfarten. Gruppen kan konstatera att målet att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor inte har uppfyllts och att detta under en relativt lång tid inte aktivt har diskuterats av statsmakterna. Det är, enligt gruppens mening, viktigt att lyfta fram dessa frågor. För att bättre kunna följa upp det näringspolitiskt inriktade målet för sjöfarten borde det, enligt gruppen, övervägas att ta fram lämpliga resultatindikatorer. Resultatindikatorer för det riksdagsbundna målet skulle innebära att det skulle bli lättare att följa måluppfyllelsen över tid.

När det gäller myndigheternas verksamhetsinriktning vill gruppen understryka att ett fokus på de transportpolitiska målen inte utesluter att myndigheterna också kan arbeta för att förbättra sjöfartsnäringslivets näringspolitiska villkor. Åtgärder som underlättar och förbättrar näringsklimatet är, enligt gruppen, viktiga. Gruppen konstaterar att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att den i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling. Gruppen vill betona vikten av att noggrant följa utvecklingen av detta arbete.

Skatteregler

Av uppföljningen framgår att det råder en enighet inom sjöfartsnäringslivet om betydelsen av att införa svenska tonnageskattebestämmelser. Gruppen är medveten om den betydelse som tillmäts en möjlighet till tonnagebeskattning för svenska rederier. Det är enligt gruppen viktigt att ett beslut fattas och att rederiernas investeringsbeslut kan fattas utifrån marknadsmässiga överväganden och inte skattemässiga hänsynstaganden. Gruppen konstaterar att förslaget innebär att endast fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 föreslås vara kvalificerade för tonnagebeskattning. Det innebär en begränsning för rederier som bedriver nischverksamhet med mindre fartyg.

Den s.k. 183-dagarsregeln medger möjlighet till skattebefrielse när det gäller inkomst av anställning på ett utländskt fartyg givet att ett antal förutsättningar är uppfyllda. Regeln har således inte någon betydelse vid rederiernas flaggval. Trots det anser gruppen att det kan övervägas om ett utvidgat tillämpningsområde av regeln skulle vara värdefullt då det skulle kunna förbättra tillgången av svenska befäl. En förbättrad kompetensförsörjning skulle inte enbart vara värdefullt för rederierna utan även för hela den maritima näringen.

I uppföljningen har flera aktörer pekat på att Företagsskattekommitténs förslag att slopa avdragsrätten för negativa finansnetton skulle riskera att få stora negativa effekter för den kvarvarande svenska handelsflottan. Gruppen menar att en eventuell ändring av möjligheten till ränteavdrag bör föregås av en fördjupad konsekvensanalys för svensk rederinäring. Ändrade regler som riskerar att ytterligare minska den svenskregistrerade handelsflottan bör i möjligaste mån undvikas.

Bemanningskostnader

Gruppen konstaterar att det faktum att arbetsmarknadens parter har kommit överens om en höjning av TAP-kvoterna för de Sekoanslutna och en hög grad av flexibilitet för befälen som är anslutna till Sjöbefälsföreningen innebär att TAP-avtalet har blivit mer konkurrenskraftigt. Samtidigt noterar gruppen att det trots denna förändring kvarstår en relativt stor skillnad i bemanningskostnaden mellan de rederier som utnyttjar TAP-avtalet och de rederier som utnyttjar lönenivån ombord på fartyg flaggade i öppna register. Det är enligt gruppen viktigt att slå fast att en ytterligare höjning av TAP-kvoterna och andra ändringar, t.ex. en eventuell utvidgning till att omfatta passagerarsjöfarten, är en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om. Gruppen vill i detta sammanhang peka på att en oroande utveckling under senare år är att utflaggningarna delvis har tagit en ny riktning och även omfattar sedan 2013 färjetrafiken.

Sjöfartsstöd

Gruppen anser att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna operera svenskflaggade fartyg inom sjöfartens alla delsegment. Sjöfartsstödet netto-lönesystem förefaller vara av speciellt stor betydelse för passagerarsjöfarten eftersom dessa fartyg har en högre bemanning jämfört med andra fartygssegment. Nya affärsområden håller på att växa fram inom sjöfartsnäringen. Dessa affärsområden utnyttjar ofta mindre fartyg som understiger 100 bt, vilket innebär att de inte är berättigade till sjöfartsstöd.

Övriga finansiella stöd

Gruppen noterar att man inom sjöfartsnäringen är enig om Svenska Skeppshypoteks betydelse när det gäller att erbjuda rederier lån, inte minst eftersom de normalt sett erbjuder en mycket högre belåningsgrad av fartygen jämfört

med affärsbankerna. Gruppen instämmer med övriga aktörer inom sjöfartsnäringsringen att det är olyckligt att de nuvarande reglerna begränsar utlåningsverksamheten i tider när marknadsvärdena är nedpressade på fartyg. Tilläggsinvesteringar för att uppfylla t.ex. kommande miljökrav och energieffektivisering är viktiga för att Sverige också i fortsättningen ska ligga i framkant när det gäller att bedriva en miljöanpassad sjöfart. Gruppen skulle därför välkomna ändrade kriterier för Svenska Skeppshypoteks utlåningsverksamhet som möjliggör krediter utöver normal belåningsgrad när företaget i övrigt anses vara solvent eller att en riskavtäckningsfond inrättas.

Det särskilda stödet som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg påverkar av förklarliga skäl inte rederiernas flaggval. Gruppen bedömer trots det att åtgärden är viktig för att säkerställa den långsiktiga tillgången i Sverige på personer med maritim kompetens för både enskilda rederier och för hela sjöfartsklustret. Många tjänster är beroende av personer med genomgången sjöbefälsutbildning.

Administrationskostnader och tillsynsarbetet

Gruppen menar att det är de totala merkostnaderna vid val av flagg som avgör i vilket land ett rederi väljer att registrera ett fartyg, dvs. att eventuella merkostnader för tillsynsarbetet påverkar rederiernas konkurrensförhållanden. Det är viktigt att beakta detta i det fortsatta utvecklingsarbetet. Gruppen anser att Transportstyrelsens pågående projekt där man utreder vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras till klassificeringssällskapen är välkommet. En brist med den nuvarande arbetsordningen är att Transportstyrelsen saknar tydliga incitament att hålla låga tillsynskostnader. Detta problem aktualiserades vid genomförandet av bestämmelserna att överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till erkända sjöfartsskyddsorganisationer. En utökad delgeringsordning efterfrågas av rederinäringsringen och skulle innebära en förbättring av villkoren i förhållande till andra flaggstater. En administrativt sett mindre betungande tillsyn och lägre kostnader skulle enligt gruppen förbättra förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet under svensk flagg. Även detta är en fråga som är viktig att fortsatt följa.

Olika avgifter

Gruppen konstaterar att av avgifternas konstruktion följer att hamn-, farleds- och lotsavgifter har en försumbar betydelse för rederiernas flaggval. Till skillnad från registreringskostnaderna beror dessa avgifter endast på fartygets storlek/kapacitet och är således flaggneutrala.

Forsknings- och utvecklingsinsatser

Det är lite mer oklart vilken betydelse som forskning och utvecklingsinsatser har för valet av flaggstat. Av forskningens natur följer att alla rederier kan ta del av genererade forskningsresultat. Riktad sjöfartsforskning är enligt grup-

pen viktigt inte minst när det gäller att hantera kommande miljökrav som kommer att ställas på sjöfarten, t.ex. hantering av barlastvatten och kväve- och partikelutsläpp. Gruppen menar därför att den forsknings- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda är en parameter som avgör flaggval. Det är därför viktigt att även i fortsättningen beakta forskningsfrågorna och behovet av forskningsmedel som avsätts för sjöfartsforskningen för att möta de utmaningar som sjöfarten står inför i framtiden, inte minst inom miljö- och energiområdet. Gruppen vill framhålla vikten av att Sverige medverkar i internationella forskningsprojekt då detta har stor näringspolitiskt betydelse.

Svenskt sjöfartskluster

I uppföljningen har det framförts att en viktig anledning till att det är viktigt att behålla en inhemskt flaggad handelsflotta är att det stimulerar annan kringliggande verksamhet och att det bidrar till att upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige. Gruppen vill understryka att sjöfarten förutom direkta bidrag till den svenska ekonomin också har en indirekt påverkan i form av arbetstillfällen inom t.ex. reparationsvarv, hamntjänster, försäkring och andra shippingrelaterade finansiella tjänster. Den minskande svenskflaggade handelsflottan har enligt flera rederier resulterat i att den maritima infrastrukturen gradvis har börjat monteras ned, t.ex. när det gäller den tillgången till varvstjänster och bank- och försäkringsmäklare. Detta är enligt gruppens mening en olycklig utveckling.

Gruppen menar att det är oroväckande att aktörer inom sjöfartsklustret upplever vissa problem vad gäller kompetensförsörjningen. Det vore därför enligt gruppen önskvärt att storleken på den svenskflaggade handelsflottan ökar för att därigenom säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen för t.ex. rederier, myndigheter och hamnar. Svensk kompetens inom det maritima området är dessutom viktigt för att kunna bidra till att utveckla säkra och hållbara sjötransporter. En fortsatt utflaggning innebär att det blir svårt att behålla utbildning och forskning och utveckling i Sverige. Det är viktigt att fortsätta följa utvecklingen i denna fråga. Gruppen menar att det är oroväckande att storleken på den svenskflaggade handelsflottan förefaller befinna sig på en nivå där den kritiska massan är otillräcklig för att bibehålla en tillräcklig sjöfartskompetens inom landet.

IMO

Sjöfartens miljöpåverkan och sjösäkerhet är områden som baseras på internationellt samarbete. När det gäller det internationella arbetet ansåg sjöfartsutredningen att möjligheten att på ett effektivt sätt vinna gehör i det internationella arbetet inom miljö- och sjösäkerhet påverkas av att Sverige har en egen handelsflotta och av att det finns svensk sjöfartskompetens. Gruppen delar utredningens bedömning att bibehålla nationella handelsflottor innebär att EU-länderna tillsammans får en starkare röst i internationella organisationer gentemot de sjöfartsnationer som prioriterar sjösäkerhet och miljöfrågor lägre än de flesta av de europeiska sjöfartsländerna.

Gruppen konstaterar att det finns en risk för att Sverige på sikt kommer att få mindre reell makt inom IMO på grund av den minskande svenskflaggade handelsflottan. Med en minskande egen sjöfart riskerar Sverige att tappa både förutsättningar och trovärdighet när det gäller vilka regler som ska gälla för den internationella sjöfarten. Detta skulle kunna leda till att Sverige får minskade möjligheter att påverka utformningen av framtida miljö- och säkerhetsregler. Det är en politisk dimension som påverkar Sverige som land, men i begränsad utsträckning de enskilda rederierna. Det är därför enligt gruppen angeläget att Sverige behåller sin plats i IMO:s råd också i framtiden. Av den anledningen är det viktigt att den svenskflaggade handelsflottan inte minskar ytterligare.

Skillnader i ramvillkor mellan Sverige och Danmark

Uppföljningen visar att centrala ramvillkor är mer fördelaktiga i Danmark än i Sverige. Gruppens bedömning är att ramvillkoren i form av sjöfartspolitik, näringslivsfokus och myndighetsutövning, skatteregler – tonnagebeskattning, bemanningskostnader och administrationskostnader och tillsynsarbetet är mer fördelaktiga i Danmark, medan sjöfartsstödet och forsknings- och utvecklingsinsatser bedöms vara i princip likvärdiga.

Gruppen konstaterar att de två viktigaste skillnaderna mellan Sverige och Danmark är förekomsten av ett danskt internationellt skeppsregister och ett danskt tonnageskattesystem. Det danska systemet gör att rederierna kan minska sina bemanningskostnader och ökar deras finansiella stabilitet. Gruppen konstaterar att flera intervjuade rederier säger att avsaknaden av en möjlighet till tonnagebeskattning, högre bemanningskostnader, förekomsten av en långsiktig sjöfartspolitik men också delegeringen av tillsynen till certifierade klassificeringssällskap har varit viktiga faktorer bakom beslutet att flagga ut fartyg till Danmark.

Gruppen vill framhålla att det förefaller råda en helt annan samsyn i Danmark mellan näringen och staten när det gäller villkoren för att bedriva redariverksamhet, och att sjöfartsmyndigheterna i Danmark generellt sett är mer tillmötesgående jämfört med motsvarande myndigheter i Sverige. En anledning till denna skillnad mellan länderna kan enligt gruppen bero på avsaknaden av en sjöfartsstrategi i Sverige. Gruppen menar att förutsättningarna för att utarbeta en motsvarande svensk sjöfartsstrategi kan övervägas och att en sådan strategi inte skulle ersätta utan i stället komplettera en maritim strategi.

1 Inledning

1.1 Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsverksamhet

I utskottens beredning av ärenden ingår uppgiften att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut.¹ Riksdagen har därutöver beslutat om riktlinjer för utskottens arbete med uppföljning och utvärdering. Av riktlinjerna framgår bl.a. att verksamheten omfattar dels fördjupade uppföljningar och utvärderingar, dels löpande uppföljningar och utvärderingar av regeringens resultatinformation som redovisas i budgetpropositionen och resultatskrivelser. Uppföljning och utvärdering bör enligt riktlinjerna ha en framåtblickande inriktning och medverka till att ge underlag för väl underbyggda ställningstaganden i utskottens beredningsarbete. Trafikutskottet beslutade den 12 juni 2014 att genomföra en uppföljning av svensk sjöfarts konkurrenskraft.²

Frågor om sjöfart har även tidigare uppmärksammats i utskottens uppföljnings- och utvärderingsverksamhet. Trafikutskottet beslutade 2005 att genomföra en uppföljning av den nya lagstiftning om sjöfartsskydd som trädde i kraft den 1 juli 2004. Lagstiftningen infördes som en direkt följd av händelserna den 11 september 2001 i USA.³ År 2010 presenterade miljö- och jordbruksutskottet en uppföljning av havsmiljöfrågor. I uppföljningen behandlades bl.a. åtgärder för att begränsa sjöfartens utsläpp och ta hand om det marina avfallet samt insatser för att minska olycksrisken, bl.a. genom styrning och övervakning av sjötrafiken.⁴

1.2 Bakgrund

Sverige och övriga EU-länder har det gemensamt att endast en mindre andel av flottan är flaggad i det egna landet samtidigt som man kontrollerar en ofta väsentligt större fartygsflotta. För EU gäller att länderna totalt kontrollerar 40 procent av världshandelsflottan medan endast 20 procent av flottan är flaggad i något europeiskt land. Den negativa utveckling för den svenska sjöfartsnäringen som har försiggått under en längre period har bidragit till att under 2012 svarade den svenska sjöfartsindustrin endast för 0,6 procent av den svenska bruttonationalprodukten. Motsvarande siffor i Norge och Danmark var 6,8 procent respektive 5,6 procent.⁵

¹ 4 kap. 8 § regeringsformen.

² Protokoll utskottssammanträde 2013/14:36. Beslutet föregicks av en förstudie, vars syfte var att ta fram underlag för ställningstagande till inriktningen på en fortsatt uppföljning och utvärdering i en huvudstudie. Trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp beslutade att genomföra förstudien våren 2014.

³ Rapport 2005/06:RFR7.

⁴ Rapport 2008/09:RFR3.

⁵ Sjöfartstidningen (2014a) Tonnageskatt ger tillväxt.

En stor andel av den svenska handelsflottan har avregistrerats från det svenska fartygsregistret under senare år. I slutet av 2013 uppgick antalet svenskflaggade handelsfartyg över 100 bruttoton (bt) till 339 stycken, vilket är den lägsta nivån under perioden 1970–2013. Den svenskflaggade handelsflottan har mer än halverats sedan 2002. Till skillnad från tidigare år så flaggas fartyg i dag ut till andra europeiska länder, inte minst våra grannländer som t.ex. Danmark och Finland.

År 1996 antog riksdagen ett näringspolitiskt inriktat mål för sjöfarten. Målet anger bl.a. att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Riksdagen och regeringen har därefter vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om den svenska sjöfartsnäringen och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som de närmaste konkurrentländerna. I t.ex. propositionen om en sammanhållen svensk havspolitik angav regeringen att det är angeläget att det finns en betydande svensk sjöfartsnäring som kan bidra till att skapa nya arbetstillfällen och som underlättar svenska företags exportmöjligheter.⁶

Frågan om svenskflaggade fartygs konkurrenssituation har behandlats av Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar.⁷ Utredningen bedömde att svenskflaggade fartyg har sämre konkurrensförutsättningar än fartyg från närliggande sjöfartsnationer. I januari 2013 presenterade den föregående regeringen en handlingsplan för sjöfarten där det redovisas vilka insatser som görs eller planeras för sjöfarten.⁸ Av handlingsplanen framgår att svensk sjöfart står inför stora utmaningar och hård internationell konkurrens.

Trafikutskottet har behandlat frågor om sjöfart vid ett flertal tillfällen, senast i ett betänkande från januari 2014. I det betänkandet betonade utskottet vikten av att Sverige har en konkurrenskraftig inhemsk sjöfartsnäring. En väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar är avgörande för svensk industri och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. En stark svenskflaggad handelsflotta innebär att Sveriges möjligheter att påverka i miljö- och säkerhetsfrågor i internationella forum säkras. Dessutom bidrar den svenska sjöfarten till att skapa arbetstillfällen både direkt och indirekt samt genererar skatteintäkter. Utskottet konstaterade att den dåvarande regeringen hade vidtagit ett flertal åtgärder för att stärka sjöfartsnäringens konkurrenskraft och att det pågick ett aktivt arbete nationellt och internationellt för att främja en förbättrad miljö- och klimatutveckling inom sjöfarten.⁹

Tre typer av ramvillkor, nämligen globala ramvillkor, nationella ramvillkor och lokala ramvillkor, påverkar rederiernas konkurrensförutsättningar.¹⁰

- Globala ramvillkor. Detta är villkor som är gemensamma för alla rederier runt om i världen. Centrala frågor rör t.ex. utvecklingen i råoljepriserna och globala utsläppsvillkor.

⁶ Prop. 2008/09:170.

⁷ SOU 2010:73.

⁸ Regeringsbeslut 2013-01-17.

⁹ Bet. 2013/14:TU6.

¹⁰ Copenhagen Economics (2012).

- Nationella ramvillkor. Detta är villkor som rederierna inte direkt kan påverka och som har stor betydelse för förmågan att konkurrera internationellt. Det rör sådana frågor som skatteregelverk, bemanningsregler, sjöfartsstöd, finansieringsstöd, administrationskostnader och avgifter samt forskning och utveckling.
- Lokala ramvillkor. Detta är villkor som rederierna kan påverka, t.ex. företagsinterna satsningar på forskning och utveckling och effektivt utnyttjande av resurser.

Det näringspolitiska målet för sjöfarten innebär bl.a. att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor, och handlingsplanens fokus är att stärka den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Av detta följer i denna uppföljning fokuseras på de nationella ramvillkoren, eftersom dessa påverkar den svenska flottans förmåga att konkurrera internationellt.

Enligt handlingsplanen är det främst fyra förutsättningar som avgör var fartygen registreras. De nationella ramvillkor som lyfts fram i handlingsplanen är: skatteregler, arbetskraftskostnader, möjligheter till finansiella stöd och inriktning på forskning och utvecklingsinsatser.¹¹ Sveriges Redareförening delar den betydelse som tillmäts dessa fyra förutsättningar när det gäller val flagg för fartyg.¹² Samtidigt är det viktigt att poängtera att dessa faktorer har olika betydelse för de olika delsegmenten. Uppdelningen är inte heller helt entydig då bemannings-/arbetskraftskostnaden beror på skattereglernas utformning. I denna uppföljning beskrivs följande ramvillkor:

- näringslivsfokus och myndighetsutövning
- skatteregler
- bemanningskostnader
- sjöfartsstöd
- övriga finansiella stöd
- administrationskostnader och tillsynsarbetet
- olika avgifter
- forsknings- och utvecklingsinsatser.

1.3 Syfte, genomförande och avgränsning

1.3.1 Syfte

Den svenska sjöfarten står inför betydande utmaningar. Ett av de allvarligaste problemen är att den svenskflaggade handelsflottan minskar, vilket till stor del beror på utflagningen av fartyg. Mot den bakgrunden har trafikutskottet beslutat att genomföra en uppföljning av sjöfartsnäringens konkurrensförutsättningar. Syftet med trafikutskottets uppföljning har varit att ge utskottet ökade

¹¹ Klassificeringen av ramvillkoren kan variera och ibland särskiljs sjöfartsstöd från övriga finansieringsstöd, se t.ex. Copenhagen Economics (2012).

¹² Sveriges Redareförening (2013)

kunskaper och underlag inför behandlingen av ärenden som rör sjöfartsområdet.

I uppföljningen ingår att besvara bl.a. följande frågeställningar:

- Vilken effekt har svensk sjöfartspolitik och beslutade statliga insatser haft för sjöfartsnäringen när det gäller att nå det näringspolitiska mål som riksdagen har beslutat för sjöfartsnäringen?
- Vilka ramvillkor, i form av nationella näringsvillkor, anser svenska rederier vara avgörande vid beslut av flagg på fartygen?
- Krävs det några åtgärder för att förbättra svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft i förhållande till andra länder?

Uppföljningen fokuserar således i första hand på att följa upp resultaten av företagsfrämjande insatser, även om frågor inom andra områden också berörs. Insatser och områden som berörs inkluderar bl.a. sjöfartsstödet, som infördes 2001 i syfte att ge den svenska sjöfartsnäringen konkurrensvillkor som motsvarar de villkor som gäller i andra EU-länder, kontroll och tillsyn och myndigheters insatser för att utveckla och förnya den svenska sjöfarten.

Danmark har varit det land som tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg. Detta aktualiserar följande frågeställning:

- Vilka är de mest betydelsefulla skillnaderna mellan Sverige och Danmark när det gäller de nationella ramvillkoren?

1.3.2 Genomförande

Uppföljningsarbetet har genomförts av trafikutskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp. Underlagen till gruppen har tagits fram av utvärderings- och forskningssekreteriatet vid riksdagens utskottsavdelning i samarbete med utskottskansliet. Uppföljningen har gjorts genom intervjuer och dokumentstudier. Vilka företag och organisationer som har intervjuats framgår av bilaga 1.

Intervjuunderlag

Svensk sjöfart har analyserats återkommande i form av statliga utvärderingar och årliga myndighetsrapporter. Av den anledningen bygger denna uppföljning i hög utsträckning på intervjuer med rederier, branschorganisationer, arbetsmarknadens parter, myndigheter och andra intressenter. Syftet med intervjuerna har varit att få en fördjupad kunskap om hur den svenska rederinäringen upplever svensk sjöfartspolitik, regelutformning och de statliga insatser som har beslutats. Fokus ligger således på att beskriva och analysera de statliga insatser som görs och vilka resultat dessa insatser förväntas få utifrån ett branschperspektiv.

Validitet och reliabilitet

Denna uppföljning utgår från en kvalitativ metodansats i form av intervjuer.¹³ För alla datainsamlingstekniker är det viktigt att försöka få en uppfattning om hur väl de mäter det man vill mäta. Begreppen validitet och reliabilitet brukar användas för att beskriva och bedöma datainsamlingens kvalitet. Validitet fokuserar på undersökningens giltighet och att man mäter eller undersöker det som är relevant i sammanhanget. Med reliabilitet avses mätnoggrannhet, frånvaron av slumpmässiga fel eller att man genomför en undersökning på ett tillförlitligt sätt. Det innebär att studien eller mätningen inte påverkas av vem som utför mätningen eller under vilka omständigheter den sker.

Totalt har ett tjugotal rederier intervjuats i uppföljningen. Intervjuerna omfattar både små och stora rederier; det rör sig om rederier som har valt att bedriva verksamheten med svenskflaggade fartyg och om rederier som helt eller delvis har valt att flagga ut sina fartyg. Sålunda har de flesta av de rederier som har en bas i Sverige intervjuats. Genom urvalet har därmed en representativ bild av rederiernas uppfattning av svensk sjöfartspolitik erhållits. Detta säkerställer också validiteten i uppföljningen.

Ambitionen har varit att nå en balans mellan bredd och djup vid informationsinsamlingen. Intervjuerna har i huvudsak genomförts i form av semistrukturerade intervjuer med en person i taget. Ibland har flera representanter för organisationen medverkat vid intervjutillfället. Kännetecknande för semistrukturerade intervjuer är att man utgår från frågeområden snarare än exakta frågor. Respondenterna har fått ta del av ett antal intervjufrågor i förväg. Frågorna har emellertid inte varit styrande för intervjun utan respondenten har i stor utsträckning fått berätta om sina erfarenheter av svensk sjöfartspolitik, och intervjuaren har ställt kompletterande frågor i syfte att förtydliga ett svar eller för att täcka in alla problemområden.

Fördelarna med öppna frågor är att respondenterna ges utrymme att svara med sina egna ord, att de lämnar utrymme för ovanliga eller oförutsedda svar eller reaktioner och att de inte leder in respondenternas tankar i en viss riktning. Nackdelarna med öppna frågor är t.ex. att de kräver mer av respondenterna och att de är mer tidskrävande för intervjuarna. Öppna intervjufrågor är att föredra för att få fram bra svarsalternativ, vilket säkerhetsställer en hög validitet. Alla respondenter har fått tillfälle att faktagranska ett utkast till denna rapport. Denna kvalitetssäkringsprocess säkerställer också studiens validitet.

Bedömningen är att iakttagelserna och slutsatserna baseras på en god validitet och reliabilitet och att uppföljningen presenterar en representativ bild av hur centrala aktörer inom svensk sjöfartsnäring uppfattar svensk sjöfartspolitik.

¹³ Inom samhällsvetenskaplig forskning är det vanligt med kvalitativa forskningsintervjuer. Fokus har varit att utgå från intervjupersonens situation och den kunskap som han eller hon har om det område som utvärderas. Även om kritik kan riktas mot generaliserbarheten vid kvalitativa studier kan en väl avvägd kvalitativ intervju och efterföljande analys generera samma exakta resultat som en kvantitativ forskningsansats. Se Kvale S. (1997).

1.3.3 Avgränsning

Uppföljningen har avgränsats till den svenska rederinäringen, inklusive kommentarer från arbetsmarknadens parter och branschorganisationer, berörda myndigheter och omfattar endast i begränsad utsträckning övriga delar av det omgivande svenska sjöfartsklustret.

Fokus i uppföljningen är att diskutera de näringspolitiska villkoren för att bedriva sjöfart under svensk flagg. Detta innebär att sjöfarten som trafikslag och konkurrensvillkoren mellan trafikslagen endast diskuteras i begränsad utsträckning.

Uppföljningen fokuserar på havssjöfarten. Inlandssjöfarten och införandet av EU:s regelverk om inre vattenvägar berörs i begränsad utsträckning i den mån frågan har betydelse för sjöfartsnäringsens utveckling och konkurrensförutsättningar.

Den maritima strategin, som har fokus på förutsättningar för företagande och entreprenörskap samtidigt som ekosystemen ska bevaras berörs inte i denna uppföljning. I strategin kommer det fortsatta arbetet för svensk havspolitik och hur den ska kunna bidra till att skapa fler jobb, tillväxt, god livskvalitet och ett friskt hav att tydliggöras.¹⁴

Beredskapsskäl och möjligheten att säkra sjötransporter i politiska och ekonomiska orostider har förts fram som ett motiv för att bibehålla svenskflaggade fartyg. Denna fråga tas inte upp i denna uppföljning.

1.4. Rapportens disposition

I kapitel 2 redogörs för mål, regelverk och centrala aktörer inom sjöfartsområdet. När det gäller mål inkluderar det också en kort genomgång av handlingsplanen för förbättrad konkurrenskraft.

I kapitel 3 beskrivs tillståndet och utvecklingen inom den svenska sjöfarten. En kortfattad överblick ges av den svenskflaggade handelsflottan och hur den har förändrats över tid.

I de nästföljande åtta kapitlen redogörs för och redovisas i mer detalj de olika nationella ramvillkoren, dvs. skatteregler, bemanningskostnader, sjöfartsstöd, övriga finansiella stöd, administrativa kostnader och tillsynsarbetet, diverse avgifter, forsknings- och utvecklingsinsatser samt näringslivsfokus och myndighetsutövning. De danska ramvillkoren tas upp när så bedöms vara relevant i de olika kapitlen.¹⁵

I kapitel 12 redogörs för varför vissa rederier har beslutat att flagga ut fartyg och varför andra rederier har beslutat att behålla delar av eller hela handelsflottan i Sverige.

¹⁴ Strategin kan ses som en uppföljning och fördjupning av handlingsplanen för förbättrad konkurrenskraft. Näringsdepartementet uppger att det inte går att utesluta att den maritima strategin kommer att innehålla ytterligare åtgärder som riktar sig mot rederierna.

¹⁵ Där inget annat ange baseras sammanställningen på Copenhagen Economics (2012), Statskontoret (2009) och SOU 2015:4 när de danska förhållandena diskuteras.

I det avslutande kapitlet, kapitel 13, redogörs för trafikskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupps bedömningar och slutsatser. De olika nationella ramvillkorens betydelse för svensk rederinäringens konkurrenskraft analyseras. I detta kapitel diskuteras också betydelsen av en svenskflaggad handelsflotta för hela sjöfartsklustret, dvs. annan kringliggande verksamhet som bidrar till att upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige, och möjligheten att påverka utformningen av internationella regelverk för sjöfarten. Slutligen analyseras skillnader i ramvillkor mellan Sverige och Danmark som kan förklara varför länderna har utvecklats så olika när det gäller antalet svensk- respektive danskregistrerade fartyg.

2 Mål, regler och aktörer

2.1 Mål

Våren 2009 godkände riksdagen regeringens förslag om en ny målstruktur på transportområdet.¹⁶ Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att underlätta avvägningar finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Dessa båda mål konkretiseras i form av preciseringar inom ett antal prioriterade områden.

År 1996 antog riksdagen näringspolitiskt inriktade mål för sjöfarten. Enligt riksdagsbeslutet ska målen vara

- att på olika sätt tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen
- att den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor.¹⁷

Regeringen motiverade vid detta tillfälle sina ställningstaganden med sjöfartens stora betydelse för utrikeshandeln och näringslivet. Som skäl för att behålla en svenskflaggad handelsflotta angavs också beredskapsmålet, dvs. möjligheten att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Andra motiv som angavs var att sjöfartsnäringen bidrar till att stärka den svenska ekonomin och att det krävs en svensk handelsflotta av en viss storlek för att kunna upprätthålla Sveriges maritima kompetens.

2.2 Handlingsplanen för förbättrad konkurrenskraft

I januari 2013 redovisade den föregående regeringen en handlingsplan för sjöfarten Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft.¹⁸

I handlingsplanen pekades följande sju områden med tillhörande insatser ut:

- Företagsfrämjande insatser
 - regelförenkling
 - utökning av sjöfartsstödet till fler fartygskategorier
 - utredning av tonnageskatt och andra stöd till sjöfarten
 - frågan om ett internationellt register har utretts men ska inte införas
 - tillämpning av TAP-avtal
 - nya regler för ökad flexibilitet med överlåtelse av tillsyn inom sjöfartsskyddet
 - utredning om alternativ organisation för lotsningen

¹⁶ Prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14.

¹⁷ Prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU1.

¹⁸ Regeringsbeslut 2013-01-17.

- Transportpolitiska åtgärder
 - införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar
 - uppdrag att analysera trafikens kostnadsansvar
 - landinfrastruktur till och från hamnarna
 - ändrade regler för kommunal medfinansiering till statliga infrastruktur
- Utbildningsinsatser
 - praktikplatser till sjöfartsutbildningen
 - internationell utbildning i Malmö
- Sjösäkerhetsfrågor
 - beslut om beväpnade vakter på svenska fartyg för att skydda mot pirater
 - kontroll av fartyg genom flaggstatstillsyn och hamnstatskontroller
 - trafikövervakning och trafikreglering på Östersjön
 - sjö- och flygräddning
- Miljöfrågor
 - genomförda åtgärder mot sjöfartens utsläpp till luft
 - åtgärder för minskade kväveoxidutsläpp i Östersjön
 - åtgärder mot föroreningar från fartyg
- Sjöfartsforskning och utvecklingsfrågor
 - uppdrag att ta fram forskningsprogram
 - uppdrag att avsätta resurser till forskning
- Viktiga EU-projekt.

En sammanfattning av handlingsplanen och en fördjupad beskrivning av de olika insatserna finns i bilaga 2.

2.3 Regelverk

Internationella regler

Sjöfartens internationella karaktär har lett till att sjöfartsnäringen i stor utsträckning styrs av folkrättsliga regler och internationellt samarbete, vilket innebär att kuststaterna har begränsade möjligheter att påverka hur sjöfarten ska bedrivas. FN:s havsrättskonvention, som antogs 1982 och trädde i kraft 1994, reglerar i stort sett alla aspekter på havens och havsbottnens fredliga användning, inte minst på miljöområdet. Internationella regler för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas framför allt inom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), men även på EU-nivå tas det fram olika instrument med syfte att stärka den europeiska sjöfartsnäringen. Det handlar bl.a. om att inom unionen minska de administrativa hindren för sjöfarten.

Regler för sjötrafik

För sjötrafik inom Sveriges sjöterritorium och ekonomiska zon gäller de internationella sjövägsreglerna samt de tillägg och undantag från dessa regler som finns föreskrivna.¹⁹ Av sjötrafikförordningen framgår att Transportstyrelsen i sin författningssamling ska publicera en svensk översättning av de internationella sjövägsreglerna.²⁰ I förordningen ges Transportstyrelsen också ett bemyndigande att meddela föreskrifter om tillägg till och undantag från dessa regler. De bestämmelser som hänför sig till de internationella sjövägsreglerna har samlats i en föreskrift.²¹

Sjötrafik som uteslutande bedrivs på svenskt vatten och mellan svenska hamnar är genom svensk lagstiftning förbehållen svenskflaggade fartyg.²² Denna reglering kallas sjöcabotage, och där får utländska fartyg endast bedriva inrikes trafik för enstaka resor efter särskilt tillstånd av Transportstyrelsen, s.k. kustfartstillstånd. Generellt är svensk kustfart förbehållen svenskflaggade fartyg. Undantag från denna regel kan göras för:

- trafik med EU-flaggade fartyg och fartyg i godkända register
- trafik med fartyg från länder där bilaterala avtal om ömsesidigt tillträde finns
- trafik med fartyg som har fått kustfartstillstånd för enstaka resa (s.k. ad hoc-tillstånd).²³

Transportstyrelsen utfärdar regler om var lots måste anlitas inom svenskt sjöterritorium samt om undantag från lotsplikten.²⁴ I föreskriften anges de farvatten där obligatorisk lotsplikt gäller. Befälhavaren på ett fartyg i dessa farvatten måste anlita lots beroende på fartygets storlek och last. I Sverige gäller generell lotsplikt på s.k. inre vatten. Till de större hamnarna i Sverige finns lotsleder där särskilda lotspliktsgränser gäller.

Registreringsplikt för fartyg

Ett skepp har ett skrov som är minst tolv meter långt och minst fyra meter brett. Alla svenska skepp ska vara registrerade i fartygsregistrets skeppsdelen. Yrkesmässigt använda båtar ska registreras i fartygsregistret om skrovets längd är minst fem meter. Alla svenska skepp som ska registreras ska skeppsmätas.²⁵ Skeppsmätning utförs av Transportstyrelsen. Efter mätningen utfärdar Transportstyrelsen ett fartygsbevis. Mått och andra uppgifter i fartygsbeviset skrivs in i fartygsregistret. När slutlig registrering av ett fartyg i fartygsregistret har bifallits utfärdas mätbrev för fartyget.

¹⁹ Konventionen om internationella regler för förhindrande av kollisioner till sjöss, 1972, Colreg.

²⁰ Sjötrafikförordningen (1986:300).

²¹ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler.

²² Förordningen (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländskt fartyg m.m.

²³ www.transportstyrelsen.se.

²⁴ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:38) om lotsning.

²⁵ De föreskrifter som gäller för skeppsmätning finns främst i förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.

Det svenska fartygsregistret är inrättat för registrering av skepp, skeppsbyggen och båtar. Att ägaren ska registrera sitt skepp är ett krav som även gäller för båtar som används yrkesmässigt. Sveriges skeppslista ges ut en gång om året och innehåller uppgifter om samtliga registrerade skepp och båtar.

Regler om arbetsmiljön på fartyg

Fartyg²⁶ ska erbjuda ombordanställda inte bara en tillfredsställande arbets- och bostadsmiljö utan även en bra fritidsmiljö. Hur dessa utrymmen ska vara inrättade regleras i Sjöfartsverkets föreskrifter.²⁷ Arbetsmiljölagstiftningen gäller sedan 2003 för fartygsarbete.²⁸ Arbetsmiljön regleras dessutom i lagen och förordningen om fartygssäkerhet.²⁹ Detaljföreskrifter om arbetsmiljö på fartyg har getts ut av Transportstyrelsen.³⁰ I övrigt finns det bestämmelser som reglerar bl.a. kost och dricksvatten, hantering och förvaring av livsmedel, hjälp och vård vid olycksfall eller sjukdom.

Sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC), trädde i kraft den 20 augusti 2013. MLC handlar om sjömännens rättigheter till anständiga arbets- och levnadsvillkor och antogs av Internationella arbetsorganisationen (ILO) 2006. I konventionen fastställs rättigheterna globalt för sjöpersonal. I Sverige finns, till största delen, motsvarande bestämmelser i befintliga lagar, förordningar och föreskrifter samt genom arbetsmarknadens parter kollektivavtal.³¹

Olyckor och tillbud som inträffar på svenska handels- och fiskefartyg ska i princip utredas oavsett var i världen händelsen inträffar. Dessutom ska olyckor och tillbud som inträffar på utländska fartyg i svenskt territorialvatten utredas. Utredningar genomförs av Statens haverikommission. Befälhavaren eller redaren ska rapportera om olyckor och tillbud till Transportstyrelsen.³² Sedan haveriutredare tagit del av all tillgänglig information i ärendet, inklusive sjöförklaring och/eller personliga intervjuer, görs statistikbearbetning av ärendet då en fritext om händelseutvecklingen skrivs.³³

²⁶ Ett fartyg är en farkost som är avsedd att användas till sjöss och som har skrov och konstruktiv styrförmåga (till exempel ett roder). Sjölagen delar in fartygen i skepp och båtar. Fartyg vars största längd är minst tolv meter och vars största bredd är minst fyra meter kallas skepp. De fartyg som är kortare än tolv meter och smalare än fyra meter kallas båt. (www.transportstyrelsen.se).

²⁷ Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 1992:6) om bostäder på fartyg och (SJÖFS 2005:25) om skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg.

²⁸ Arbetsmiljölagen (1977:1160) och arbetsmiljöförordningen (1977:1166).

²⁹ 4 kap. fartygssäkerhetslagen och 5 kap. fartygssäkerhetsförordningen.

³⁰ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:119) om arbetsmiljö på fartyg.

³¹ www.transportstyrelsen.se.

³² Detta görs enligt 6 kap. 14 § sjölagen och 2 § lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

³³ www.transportstyrelsen.se.

Bemannning

För att ett svenskt fartyg ska få nyttjas till sjöfart ska det enligt Transportstyrelsen vara betryggande bemannat. Bemanningen på fartyg är en säkerhetsfråga. Transportstyrelsen anger på sin webbplats att det är viktigt att all personal ombord har rätt utbildning, behörighet och erfarenhet. På handelsfartyg, traditionsfartyg och fiskefartyg regleras detta antingen genom beslut om säkerhetsbesättning eller genom bemanningsföreskrifter. Bemanningsföreskrifter är tillämpliga på svenska handelsfartyg, traditionsfartyg och fiskefartyg om Transportstyrelsen inte fastställer beslut om säkerhetsbesättning. Följande fartyg regleras enligt beslut om säkerhetsbesättning:

- alla svenska passagerarfartyg³⁴
- andra handelsfartyg eller traditionsfartyg som transporterar gods eller passagerare med en bruttodräktighet om 20 eller mer
- fiskefartyg med en största längd om minst 50 meter eller en maskinstyrka om lägst 3 000 kW, eller som nyttjas i oceanfart.

Varje rederi med svenska fartyg måste rapportera personalens tjänstgöring till sjömansregistret så att Transportstyrelsen har möjlighet att kontrollera att ett fartyg inte är underbemannat och att sjömännen har rätt kompetens för sin uppgift.³⁵

Mönstring

Mönstring innefattar de rutiner som finns ombord, på rederikontoret och hos Transportstyrelsen som gäller rapportering och registrering av sjötjänst samt kontroll av sjömäns behörigheter m.m. Syftet med mönstringen är dels att ge service till sjömän och redare, dels att ge underlag för säkerhetshöjande kontroll av fartygens bemanning. Alla svenska handelsfartyg om minst 20 brutto samt inhyrning av obemannat fartyg (s.k. bareboat-chartrade utländska handelsfartyg) är mönstringspliktiga. När det gäller övriga utländska fartyg kan mönstring endast registreras om rederiet har datacertifikat för webbmönstring. Det är endast redaren eller befälhavaren på ett fartyg som har rätt att rapportera in mönstring. Rapporteringsplikt gäller i princip när fartyget används i enlighet med säkerhetsbesättningsbeslut från Transportstyrelsen. Sjömansregistret vid Transportstyrelsen innehåller de uppgifter som har rapporterats in från fartygen och vilka behörigheter som har utfärdats.

³⁴ Som passagerarfartyg räknas alla fartyg som transporterar fler än tolv passagerare.

³⁵ Exempel på författningar och regler inom området: fartygssäkerhetslagen (2003:364), fartygssäkerhetsförordningen (2003:438), lagen (1998:958) om vilotid för sjömän, förordningen (1998:962) om vilotid för sjömän, mönstringslagen (1993:929), mönstringsförordningen (1984:831), Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:112) om mönstring, Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:9) om vilotid för sjömän, förordningen (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning, Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:67) om vakthållning och IMO:s resolution A 1047(27) och STCW 1978 i dess ändrade lydelse.

Nybyggnad, ombyggnad och inflaggning

Den som ska bygga, köpa eller bygga om ett fartyg ska anmäla detta till Transportstyrelsen. Vid nybyggnad kontrollerar Transportstyrelsen fartygets ritningar. När ritningarna har godkänts kontrolleras också att varvet följer dessa vid byggnationen. En besiktning av nybygget inleds med ett möte (nybyggnadsmöte) vid sjö- och luftfartsavdelningen, Transportstyrelsen där redaren och representanter från Transportstyrelsen deltar. Därefter provas fartygets olika säkerhetssystem. Besiktningen avslutas i regel med en provtur där de system som inte kan testas vid kaj provas. Ett svenskt fartyg som ska göra en väsentlig ombyggnad ska alltid anmälas till Transportstyrelsens sjö- och luftfartsavdelning. Det är Transportstyrelsen som avgör om ombyggnaden är av väsentlig karaktär (s.k. major conversion). Ett fartyg som ska flaggas in till Sverige ska alltid anmälas till Transportstyrelsen. En fartygsinspektör från Transportstyrelsen genomför en besiktning av fartyget för att ta reda på i vilken omfattning fartyget uppfyller internationella och svenska regler. Besiktningen resulterar i en rapport som ligger till grund för ett inflaggningsmöte mellan Transportstyrelsen och redaren. Inför mötet kontrolleras bl.a. fartygets GA (general arrangement), brand- och säkerhetsplan, stabilitet och de eventuella avvikelser som framkommit vid besiktningen.³⁶

Lastsäkring

Last ombord på fartyg stuvats och säkras för att inte skadas under transporten. Om lasten inte är tillräckligt säkrad kan den skadas eller förskjutas när den utsätts för accelerationer till följd av fartygets rörelser i sjön. Detta kan leda till att besättningen kommer till skada eller att hela fartygets överlevnad riskeras då fartygets stabilitet förändras om lasten förskjuts. Transportstyrelsen uppger att generellt gäller att alla fartyg som transporterar last måste stuva och säkra lasten tillförlitligt för att vara sjövärdiga. För svenska fartyg specificeras att all last som inte är bulklast ska säkras, med undantag av paketgods som ska transporteras på fartyg i fartområde E³⁷ eller gods som transporteras med vägfärja på ordinarie färjeled. För andra fartyg än svenska ställs krav på lastsäkring då de går från svensk hamn. Det är befälhavarens skyldighet att se till att fartyget är sjöklart innan en resa påbörjas, vilket innebär att det är befälhavaren som har det yttersta ansvaret för att lastsäkringen är korrekt utförd.³⁸

Sjöfarten och miljön

Ökande sjötransporter medför en ökad påverkan på miljön, vilket ställer krav på regelverk och ekonomiska styrmedel, och på stöd till forskning och utveckling för att stödja framtagande av ny teknik. Sjöfarten leder till utsläpp i luften

³⁶ www.transportstyrelsen.se. En fördjupad diskussion om tillsynsarbetet, både i fråga om den löpande tillsynen och vid byggnation och inflaggning av fartyg, förs i kapitel 9 Administrationskostnader och tillsynsarbetet.

³⁷ Fartområdenas indelning framgår av 1 kap. 3 § fartygssäkerhetsförordningen (2003:438) och mer detaljerat i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:3) om fartområdets indelning.

³⁸ www.transportstyrelsen.se.

av t.ex. svaveloxider, kväveoxider och koldioxid. Transporterna innebär även en risk för att fartyg ska orsaka vattenföroreningar, bl.a. genom den last de för, det avfall som genereras ombord eller vid bunkring och läktring av skadliga flytande produkter, t.ex. olja. Sjöfarten är även en källa till spridning av främmande organismer, dels fartygs barlastvatten, dels genom påväxt på fartygsskrov.³⁹

I regelverket finns ett stort antal bestämmelser som syftar till att driften och framförandet av fartyg ska ge så liten miljöpåverkan som möjligt.⁴⁰ Detta uppnås dels genom bestämmelser om vad som är tillåtet i fråga om utsläpp, dels omfattande och mycket detaljerade tekniska bestämmelser om fartygs tekniska utrustning och konstruktion. Utöver krav på fartygs konstruktion, utrustning och drift finns det också omfattande regelverk för att säkerställa att alla fartyg har tillräcklig styrka, täthet, stabilitet och styrförmåga med hänsyn till fartygets användning. Dessa regler bygger på ett stort antal internationella konventioner, avtal och EU-rättsakter, varav den mest grundläggande är sjösäkerhetskonventionen (Solas) och miljöskyddskonventionen (Marpol). Nyligen trädde det s.k. svaveldirektivet i kraft, vilket innebär att svavelhalten i fartygsbränslen får uppgå till max 0,1 viktprocent svavel inom svavelkontrollområdet (Seka) som inkluderar Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen. Sedan 1998 har Sjöfartsverket, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamnar en överenskommelse om att differentiera farleds- och hamnavgifter med avseende på svavelhalten i bränslet och utsläpp av kväveoxider. I och med Seka-reglerna kommer differentieringen att baseras på enbart kväveoxid.

2.4 Aktörer

Det finns ett antal myndigheter som arbetar inom transportområdet. Följande fyra myndigheter är huvudaktörer när det gäller sjöfartsfrågor.⁴¹

- Sjöfartsverket som ansvarar för säkerhet och framkomlighet till sjöss samt för byggande, drift och underhåll av sjöfartens infrastruktur.
- Transportstyrelsen som utformar regler och kontrollerar hur de efterlevs, ger tillstånd och registrerar ägarbyten.
- Trafikverket som ansvarar bl.a. för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.
- Trafikanalys som granskar beslutsunderlag, utvärderar åtgärder och ansvarar för statistik.

³⁹ www.transportstyrelsen.se.

⁴⁰ Lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg med tillhörande förordning och föreskrifter.

⁴¹ <http://www.trafikverket.se/Om-Trafikverket/Trafikverket/Vem-gor-vad-av-myndigheterna-inom-transportområdet>.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och ha ett trafikslagsövergripande synsätt i sitt arbete.⁴² Myndighetens huvuduppgifter är bl.a. att tillhandahålla lotsning, svara för farledshållning och vid behov inrätta nya farleder, tillhandahålla sjöräddnings- och flygräddningstjänst, svara för isbrytning, verka inom sitt ansvarsområde för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras och årligen göra en utvärdering av den svenska sjöfartens konkurrenssituation inom ramen för verkets näringspolitiska uppgifter. Verksamheten ska bedrivas med inriktning huvudsakligen på handelssjöfarten. Sjöfartsverket beskriver sin verksamhet på följande sätt på sin webbplats:

Hela 90 procent av alla varor och råvaror går via sjövägen till och från Sverige. Det finns nämligen inget annat transportslag som klarar av de gigantiska volymerna på ett mer effektivt och hållbart sätt. Det är här Sjöfartsverket har sin kärnverksamhet. Vi tillhandahåller och utvecklar säkra, miljövänliga och effektiva sjövägar med service dygnet runt. Dessutom erbjuder vi tjänster som gör skillnad även för näringslivet, privatpersoner och samhället i stort. Vår största kund är sjöfarten, följd av hamnar och kommuner. Men andra kundrelationer ökar snabbt. Här finns näringsliv och organisationer. Turister och båtliv. Logistikföretag och andra transportslag. Myndigheter, organisationer och nationer. Och givetvis varuägarna, alltså alla de aktörer som transporterar sitt gods på sjön. Listan är lång och anledningen är enkel: Sjön är allas angelägenhet och möjlighet.⁴³

Trafikverket

Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv bl.a. ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart.⁴⁴ Myndigheten ska med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Vidare ska verket verka för att de transportpolitiska målen uppnås.⁴⁵

Sedan den 1 januari 2011 ska Trafikverket – genom ett särskilt organ inom verket – pröva frågor om statligt bidrag till svensk sjöfart (s.k. sjöfartsstöd); samma datum upphörde Rederinämnden, den tidigare ansvariga myndigheten. Delegationen för sjöfartsstöd har till uppgift att pröva frågor om statligt stöd till svensk sjöfart och att följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation. Trafikverket ska särskilt samverka med Sjöfartsverket om att ta fram och genomföra den nationella planen för transportinfrastruktur och i arbetet med ansökningar om budgetmedel för investeringar i det transeuropeiska transportnätet, s.k. TEN-T-bidrag. I Trafikverket ingår bl.a. resultatenheten Färjerederiet.

⁴² Förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

⁴³ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Om-oss/Vad-gor-Sjofartsverket>.

⁴⁴ Förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁴⁵ Trafikverket bildades i april 2010 genom en sammanslagning av Luftfartsstyrelsen, Järnvägsstyrelsen, Sjöfartsinspektionen från Sjöfartsverket samt Vägtrafikinspektionen och Trafikregistret från Vägverket. Syftet med bildandet av den nya myndigheten var bl.a. koordinering, kostnadseffektivisering och samarbete mellan trafikslag.

Trafikverket och Sjöfartsverket har båda ansvar för sjöfartsfrågor. Enligt Trafikverket har fördelningen av ansvaret fått en allt fastare form. Trafikverket hanterar strategiska frågor och Sjöfartsverket operativa frågor. Trafikverket ansvarar för den strategiska infrastrukturplaneringen i samråd med Sjöfartsverket i de ärenden som berör sjöfart. Sjöfartsverket har det operativa ansvaret för tillgängligheten, framkomligheten och säkerheten till sjöss. Strategiska frågor som Trafikverket ansvarar för kan t.ex. gälla hur trafikslagen samverkar på en viss sträcka och vilka kapacitetsförändringar som nya tvärförbindelser leder till. Operativa synpunkter som Sjöfartsverket lämnar kan t.ex. gälla framkomligheten, utmärkningen och kapaciteten i ett sjötrafikstråk eller en farled. Både Trafikverket och Sjöfartsverket ska svara på remisser som gäller plan- och bygglagen och miljöbalken. Sjöfartsverkets svar på översiktsplaner skickas vidare till Trafikverket för att där vägas in i trafikslagsövergripande yttranden. Trafikverket ansvarar för att peka ut riksintressen för sjöfarten. Ändringar och preciseringar av utpekade riksintressen sker i dialog med Sjöfartsverket.⁴⁶

Transportstyrelsen

Transportstyrelsens huvudsakliga uppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprovning och tillsyn inom transportområdet.⁴⁷ Myndigheten svarar för vilka krav som ska ställas på sjöfartens infrastruktur och ska verka för att de transportpolitiska målen nås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till ett konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem. Transportstyrelsens tillsyn ska, i enlighet med de föreskrifter som gäller för varje område, utövas över bl.a. den civila sjöfarten, särskilt sjösäkerheten, sjöfartsskyddet och hamnskyddet.

Sverige tilldelas varje år genom ett internationellt samförståndsavtal (Paris MoU) ett antal hamnstatskontroller utifrån ett riskbaserat system. Under 2014 genomfördes 468 tillsyner av tilldelade 496, vilket motsvarar 94 procent. I e-tjänsten fartygsregistret finns information om samtliga fartyg som registrerats i Sverige. Vidare kan nämnas att Transportstyrelsen varje år tar emot ca 200–250 olycks- och tillbudsrapporter från yrkessjöfarten. Rapporterna kategoriseras och analyseras och är en del av Transportstyrelsens sjösäkerhetsarbete. De inrapporterade händelserna används bl.a. som underlag till Transportstyrelsens analysarbete, där trender i tillbuds- och olycksutvecklingen följs upp och åtgärder vidtas vid behov.

Trafikanalys

Trafikanalys har till huvuduppgift att, med utgångspunkt i de transportpolitiska målen, utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. Vidare ska myndigheten ansvara

⁴⁶ <http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Sjofart>.

⁴⁷ Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

för att samla in, sammanställa och sprida statistik på transportområdet. Trafikanalys ska bl.a. följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och genomföra en årlig utvärdering av effekterna av stödet till svensk sjöfart.⁴⁸

Övriga myndigheter

Förutom myndigheterna inom trafikområdet kan även bl.a. Kustbevakningen och Havs- och vattenmyndigheten nämnas. Kustbevakningen har i uppgift att bedriva sjöövervakning och utföra räddningstjänst till sjöss.⁴⁹ Kustbevakningen ska samordna civila behov av sjöövervakning och förmedla civil sjöinformation till berörda myndigheter. Havs- och vattenmyndigheten har i uppgift att verka för bevarande och hållbart nyttjande av havs- och vattenmiljöer.⁵⁰ Myndigheten ska bl.a. ha ett övergripande ansvar för arbetet med att nå de miljökvalitetsmål som rör havs- och vattenmiljön.

Internationellt samarbete

Inom sjöfartsområdet finns vidare ett omfattande internationellt samarbete med olika organisationer och normsystem. Internationella sjöfartsorganisationen (IMO), som lyder under FN, är verksam inom internationell handelssjöfart med att förbättra standarden för sjösäkerhet och förhindra miljöförstöring till havs. Majoriteten av de internationella reglerna för sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön utarbetas inom IMO som är ett forum för internationellt samarbete om regler och praxis för en säker, miljövänlig och effektiv sjöfart. IMO har antagit en rad folkrättsligt bindande konventioner och rekommendationer om sjösäkerhet, förhindrande av föroreningar från fartyg, transporter av farlig last, sjöräddning och ansvars- och skadeståndsfrågor. Utöver det konventionsrelaterade arbetet arbetar IMO med vissa sjörättsliga frågor och med tekniskt bistånd inom sina ansvarsområden.

Inom EU finns det en gemensam sjöfartspolitik. I de flesta rättsakter på sjöfartsområdet utgår man från IMO:s regelverk. FN-regler omsätts ofta i unionsrätt för att uppnå en harmoniserad tillämpning inom EU. De senaste åren har Europeiska kommissionen lagt fram ett antal strategier (exempelvis EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 och en handlingsplan för att inrätta ett europeiskt sjötransportområde utan hinder) som syftar till att öka den europeiska sjöfartens effektivitet och konkurrenskraft.⁵¹

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (Emsa) ger EU och EU-länderna tekniskt stöd och hjälp med att ta fram och tillämpa EU-lagstiftning om sjösäkerhet,

⁴⁸ Förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

⁴⁹ Förordningen (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen.

⁵⁰ Förordning (2011:619) med instruktion för Havs- och vattenmyndigheten.

⁵¹ Vidare kan nämnas att EU-kommissionen 2007 presenterade en s.k. blåbok, som syftar till att integrera alla politikområden som berör haven till en gemensam och integrerad europeisk havspolitik. Regeringen har vidare tagit initiativ till en EU-strategi för Östersjöregionen. Målet är att stärka regionens konkurrenskraft genom en ökad integration av Östersjöstaternas marknader. Den integrerade europeiska havspolitikerna har sedan 2007 utvecklats, och fokus ligger i dag på att hav och kustområden ska bidra till en ekonomiskt hållbar utveckling.

fartygsutsläpp och sjöfartsskydd.⁵² Byrån bidrar också till arbetet med att förebygga och bekämpa oljeutsläpp, övervaka fartyg och identifiera och spåra fartyg på långt avstånd. Emsa hjälper bl.a. till med att utvärdera de klassificerings-sällskap som EU-länderna har erkänt, utvärdera sjöfartsutbildningar och certifieringssystem i länder utanför EU, kontrollera att fartyg som anlöper EU-hamnar inspekteras på rätt sätt och inspektera nationella övervakningssystem för sjöfarten och hamnarnas anläggningar och handlingsplaner för avfallshantering.⁵³

Vidare förekommer regionalt samarbete och regionala konventioner. Det handlar t.ex. om gemensam förvaltning, skötsel och hävd av en havsbassäng. Helsingforskommissionen (Helcom), Arktiska rådet, Nordsjökommissionen och det samförståndsavtal om hamnstatskontroll som ingicks i Paris (Paris MoU) är några av de regionala samarbetsorgan där Sverige aktivt deltar.

Samarbetet för att skydda Östersjöns marina miljö från alla sorters föroreningar sker genom Helcom. Det är ett mellanstatligt samarbete mellan Finland, Ryssland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Danmark, Tyskland och Sverige samt EU-kommissionen. Konventionen om Östersjöområdets marina miljö (Helsingforskonventionen) inrättades ursprungligen 1974 och omarbetades 1992. För svensk del omfattas alla havsområden utom Skagerrak.⁵⁴

Konventionen för skydd av den marina miljön i Nordostatlanten, Oslo-Paris-konventionen (Ospar), antogs 1992 och trädde i kraft 1998. Inom Ospar samarbetar 15 stater och EU-kommissionen för att förbättra miljön i Nordostatlanten och Västerhavet. För svensk del omfattas Nordsjön, Skagerrak och Kattegatt.⁵⁵

Organisationer

Det finns ett flertal olika organisationer inom sjöfartsområdet. De viktigaste för denna uppföljning presenteras kort nedan. Sveriges Redareförening (SRF) är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett sjuttio-tal svenska rederier med verksamhet över hela världen. Av rederiernas 630 fartyg har omkring 100 fartyg svensk flagg. Föreningens uppdrag är att öka kunskapen om svensk sjöfart och driva branschens frågor gentemot regeringen, riksdagen och andra organisationer. En av de viktigaste uppgifterna är att se till att svenska rederier får verka under så goda konkurrensvillkor som möjligt. Föreningen driver frågor om ökat säkerhetstänkande och proaktivt miljöarbete såväl i Sverige som internationellt. Renare och mer kostnadseffektiva bränslen står högt på agendan.⁵⁶

Sjöfartens Arbetsgivareförbund (Sarf) har 90 medlemsföretag med totalt 10 300 anställda inom sjöfartsnäringen. En av huvuduppgifterna är att träffa

⁵² <http://www.emsa.europa.eu>.

⁵³ http://europa.eu/about-eu/agencies/regulatory_agencies_bodies/policy_agencies/emsa/index_en.htm.

⁵⁴ <http://www.helcom.fi>.

⁵⁵ <http://www.ospar.org>.

⁵⁶ <http://www.sweship.se>.

kollektivavtal om löner och allmänna anställningsvillkor för branschen. Avtal tecknas med Unionen, Sveriges Ingenjörer, Sjöbefälsföreningen, Seko och Associated Marine Officer's and Seamen's Union of the Philippines. Sarf ingår i Transportgruppen.⁵⁷

Seko sjöfolk arbetar för att förbättra arbetsvillkoren till sjöss. Vanligt förekommande yrken inom Seko sjöfolk är matros, motorman, kocksteward, servitör och ekonomibiträde.⁵⁸

Sjöbefälsföreningen (SBF) företräder samtliga befälskategorier, t.ex. befälhavare och tekniska chefer.⁵⁹

Sjöfartsforum är en intresseförening som vill lyfta fram sjöfartens och den maritima näringsens möjligheter, roll och betydelse. Sjöfartsforum bildades 1996 och har i dag ca 100 företags- och organisationsmedlemmar. Bland medlemmarna finns rederier och skeppsmäklare, hamnföretag och branschorganisationer.⁶⁰

Skärgårdsredarna är en branschorganisation för rederier med färjor och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare i nationell fart. Organisationens ca 130 medlemsrederier har tillsammans 350 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och över tolv miljoner fordon. Medlemsrederierna är offentligt eller privat ägda och svarar för nästan all fartygsbaserad kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik på insjöar, kanaler, i skärgårdar och längs kusterna i Sverige. En stor del, drygt 75 procent, av Skärgårdsredarnas persontransporter sker i offentligt finansierad eller delvis subventionerad kollektivtrafik. Föreningen driver bl.a. frågan om att rimlig hänsyn ska tas till de mindre passagerarfartygens situation och förutsättningar.⁶¹

Svenska Skeppshypotek är en statlig organisation som förser rederier med lån. Syftet med verksamheten är att medverka vid finansieringen av rederiverksamhet som bedrivs av ett svenskt rederi eller av en utländsk juridisk person där svenska fysiska eller juridiska personer har ett betydande inflytande eller intresse. Svenska Skeppshypotek lånar direkt av banker och andra kreditinstitut.⁶²

Sveriges Hamnar är ett bransch- och arbetsgivarförbund inom Transportgruppen, en samarbetsorganisation inom Svenskt Näringsliv som består av åtta arbetsgivar- eller branschförbund inom transportnäringen. Förbundet har ca 60 anslutna företag med totalt ca 4 000 anställda. En av huvuduppgifterna är att träffa kollektivavtal om löne- och anställningsvillkor.

Föreningen Sveriges Varv är en ideell intresseorganisation för varv i Sverige som är verksamma med reparation, dockning, torrsättning och ombyggnad av handelsfartyg för såväl kust- som oceanfart, samt avancerad nybyggnad och reparation av arbets-, passagerar- och övervakningsfartyg.⁶³

⁵⁷ <http://www.transportgruppen.se/ForbundContainer/Sjofartens-Arbetsgivarforbund>.

⁵⁸ <http://www.sjofolk.se>.

⁵⁹ <http://sjobefalsforeningen.se>.

⁶⁰ <http://www.maritimeforum.se>.

⁶¹ <http://www.skargardsredarna.se>.

⁶² <http://www.svenskaskpeppshypotek.se>.

⁶³ <http://www.sverigesvarv.se>.

Sveriges Skeppsmäklareförening är en branschorganisation för företag som är verksamma inom linjeagenturverksamhet, köp och försäljning, befraktning och skeppsklarering. Föreningen arbetar för att på olika sätt tillvarata medlemsföretagens gemensamma intressen, t.ex. genom att bevaka och påverka aktuella branschfrågor och anordna utbildningar och medlemsmöten m.m.⁶⁴

2.5 Den danska handlingsplanen och strategin för sjöfarten

Danmark har sedan i mitten av 2000-talet haft som uttalat mål att bli Europas ledande sjöfartsnation. Den danska Søfartsstyrelsen analyserade 2005 de villkor som krävs för att skapa ytterligare tillväxt och innovation inom den danska sjöfarten. Resultatet av arbetet presenterades i den danska regeringens handlingsplan för tillväxt och innovation inom sjöfartsklustret från 2006.⁶⁵ Sjöfartsklustret syftar till både sjöfart och de industrier som associeras till området och därför också ingår i handlingsplanen. Handlingsplanen vilar på tre mål:

- Danmark ska utvecklas till att bli det område i Europa där det är mest attraktivt att bedriva internationell, kvalitativ sjöfart.
- Förutsättningarna för tillväxt, dynamik och konkurrens inom hela klustret ska förbättras.
- Hälsa, säkerhet och miljöåtgärder ombord på fartyg ska upprätthållas och förbättras så att Danmark utvecklas som en ledande sjöfartsnation med internationellt fokus och kvalitetssjöfart.

Den danska handlingsplanen fokuserar på sju områden: utbildning och rekrytering, forskning, utveckling och innovation, skatteregler, minskad administrativ börda och färre nationella krav, marknadstillträde, ökat fokus på kvalitetsjöfart och en effektiv, kundorienterad och modern administration.

I juli 2010 samlade den danska regeringen de policyer som utgör grunden för Danmarks sjöfartspolitik i en strategi, där handlingsplanen ingår.⁶⁶ Strategin An integrated maritime strategy fokuserar på fem områden: tillväxtpotential inom sjöfartsindustrin, minskade växthusgasutsläpp och luftföroreningar, skydd av havsmiljön och kustområdet, förbättrad sjösäkerhet, samordning av initiativ inom sjöfartsområdet. Ett genomgående tema i handlingsplanen och strategin är dess fokus på konkurrenskraft och stabila ramvillkor för dansk sjöfart. Till skillnad från den danska handlingsplanen, som fokuserar på tillväxt inom sjöfartsområdet, omfattar strategin också andra områden som t.ex. hamnar och infrastruktur, marin turism och fiskerinäringen.⁶⁷

⁶⁴ <http://www.swe-shipbroker.se>.

⁶⁵ Ministry of economic and business affairs (2006).

⁶⁶ Den danska regeringen (2010).

⁶⁷ Motsvarande mål förekommer också i andra nordiska länder. Det norska Sjöfartsdirektoratet är ansvarig myndighet för att säkerställa säkerheten ombord på norskregistrerade fartyg och utlandsregistrerade fartyg i norska hamnar. Arbetet ska vara förankrat i den norska regeringens maritima strategi och bidra till att Norge är en världsledande maritim nation. Målet enligt den strategiska planen för myndigheten är att Norge ska vara en attraktiv flaggstat med "høy sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier". Direktoratet ska bidra

Tillväxtplanen för Det Blå Danmark från i slutet av 2012 innehåller en rad förslag som ska bidra till att skapa tillväxt och sysselsättning och utnyttja möjligheterna i den gröna omställningen.⁶⁸ Visionerna för tillväxtplanen är

- att Danmark ska vara Europas maritima centrum
- att gröna lösningar är framtiden för Det Blå Danmark
- att tillväxten av havsklustret ska stödjas av starka danska kompetenser.

Den danska regeringens ambition är att det ska vara attraktivt att driva maritim verksamhet i Danmark. Åtgärder som ska realisera detta inkluderar förutom sådana ramvillkor som forskning och utveckling och konkurrenskraftiga näringsvillkor, t.ex. avskaffande av nationella särkrav, minskning av den administrativa bördan, digitaliserade myndighetskontakter och en modernisering av reglerna för registrering av fartyg.

Ett mer specificerat mål finns formulerat för den danska sjöfartsnäringens konkurrensvillkor. Den danska Sjöfartsstyrelsen har i uppdrag att ”fremme sikkerhed og sundhed på rent hav, samt effektivt at styrke søfartserhvervenes konkurrenceevne og beskæftigelse”.⁶⁹ Sjöfartsstyrelsen ska tillsammans med departementet för företag och tillväxt arbeta för främja kvalitetssjöfart, sjösäkerheten och gynnsamma förutsättningar för företag, sjömän och andra intressenter som är verksamma inom sjöfartsnäringen. I Sjöfartsstyrelsen resultatkontrakt för åren 2014–2017 specificeras målet ytterligare till att

... niveauet og mulighederne for at drive kvalitetsskibsfart fra Danmark skal ligge i top internationalt sammenlignet med andre førende søfartsnationer. Sjöfartsstyrelsens arbejde på området skal sikre konkurrencedygtige vilkår på åbne og udbyggede markeder for en dansk registreret handelsflåde med et højt sikkerheds-, sundheds- og miljømæssigt niveau samt et højt niveau for beskyttelsen af danske søfarende.⁷⁰

till att den norska flaggan är attraktiv för norska och utländska redare, ägare och de som arbetar ombord (<http://www.sjofartsdir.no/Global/Om%20Sdir/Publikasjoner/Brosjurer/Strategibrosjyre%202012%20til%20nett.pdf>). Enligt Finlands sjöfartsstrategi för åren 2014–2022 är målet bl.a. att landet ska vara en föregångare inom vintersjöfart och miljöteknik och exportera hightech-kompetens inom området, samt att de finska rederierna ska vara livskraftiga och konkurrenskraftiga. Visionen för 2030 är att den finska rederiverksamheten är lönsam, har en stark marknadsposition i Östersjöområdet och goda förutsättningar att klara sig i den internationella konkurrensen (Kommunikationsministeriet, 2014).

⁶⁸ <http://www.evm.dk/publikationer/2012/-/media/oem/pdf/2012/publikationer-2012/12-12-12-vaekstplan-for-det-blaa-danmark/danmark-i-arbejde-vaekstplan-for-det-blaa-danmark.ashx>.

⁶⁹ Sjöfartsstyrelsen (2013), s. 4.

⁷⁰ Ibid, s. 15.

3 Den svenska sjöfartens tillstånd och utveckling

Sjöfarten spelar en betydelsefull roll i det svenska transportsystemet.⁷¹ Sverige har en av Europas längsta kuststräckor och goda djupförhållanden till farleder i de flesta hamnar. Sjöfarten är oftast en integrerad del i en transportkedja för gods eller personresor. Runt 90 procent av den svenska utrikeshandeln, mätt i volym, transporteras sjövägen under en del av transportkedjan.

Under 2012 hanterades totalt 173 miljoner ton gods över kaj i de svenska hamnarna. Antalet fartygsanlöp uppgick till 82 400. Flertalet fartyg gick i direkt utrikes fart. Under året reste 26,2 miljoner passagerare med färjor som gick i utrikes trafik.⁷² Antalet passagerare som reste till och från Gotland uppgick till 1,6 miljoner. Stockholm och Helsingborg var de hamnar som hade flest fartygspassagerare (9,1 respektive 7,8 miljoner passagerare).⁷³

Den svenska sjöfartssektorn och alla dess s.k. omgivningsföretag⁷⁴ omfattar totalt omkring 100 000 anställda. Av dessa arbetar ca 15 000 personer i kärnverksamheten sjöfart, varav ca 10 000 personer är ombordanställda. Omsättningen i svenska rederier uppgår till 50 miljarder kronor per år. Ungefär 80 procent av sjöfartsnäringen är koncentrerad till storstadsregionerna Göteborg, Stockholm och Malmö/Helsingborg. Antalet handelsfartyg i det svenska fartygsregistret över 500 brutto har minskat från omkring 250 för några år sedan till ca 100 i dag. Detta har skett genom omflaggning till andra stater.

3.1 Den svenskflaggade flottans utveckling

Trafikanalys har i en rapport från 2013 beskrivit den svenskflaggade flottans utveckling. Kapaciteten ökade kraftigt i början på 1970-talet. Oljekrisen gjorde att flottan därefter minskade mycket kraftigt under många år fram till omkring 1988. Från och med början av 1990-talet återhämtade sig kapaciteten långsamt, och i början av 2000-talet ökade flottan sin kapacitet relativt snabbt till en ny topp omkring 2008 då finanskrisen slog till och återigen minskade efterfrågan också på svenskflaggat tonnage. År 2009 gick nettoflödet från att vara positivt till att bli negativt. Sedan dess har den svenska handelsflottans totala dödvikt minskat. De senaste tre åren har, enligt Trafikanalys, den största anledningen till minskningen av flottan varit utflaggning av fartyg.⁷⁵

Storleken på den svenska handelsflottan kan mätas på följande olika sätt:

⁷¹ Regeringsbeslut 2013-01-17.

⁷² Av passagerarna reste 40 procent till eller från danska hamnar, 35 procent till eller från finska hamnar och 8 procent till eller från tyska hamnar.

⁷³ Trafikanalys, 2013c.

⁷⁴ Underleverantörer, mäklare, speditörer, varv, banker, försäkringsbolag m.m.

⁷⁵ Trafikanalys, 2013a.

- antalet fartyg
- flottans storlek mätt i bruttodräktighet (brd) är ett volymmått på fartygets lastförmåga inklusive framdrift (volymen i ett fartygs slutna rum) som anges i brutto eller bruttoton (bt)
- dödvikt (dv) är ett storleksmått (anges i dödviktston, dvt) som visar vikten av den last som ett fartyg kan bära.

Den svenskflaggade handelsflottan minskade mellan 2011 och 2013 i alla storlekskategorier såväl antalet svenskflaggade fartyg som mängden svenskflaggat tonnage; dock ökade den svenskontrollerade flottan under samma period såväl fartyg som tonnage, med undantag för antal fartyg i kategorin större än eller lika med 100 bt där det skedde en mindre minskning.

Som framgår av tabellen nedan var antalet svenskregistrerade handelsfartyg den 31 december 2013 339 fartyg.⁷⁶ Detta var den minsta sedan 1970 när mätperioden började. Detta motsvarar en minskning av den svenskflaggade handelsflottan på 3 procent eller 10 fartyg jämfört med ett år tidigare. Antalet lastfartyg uppgick till 132 och antalet passagerarfartyg till 207. Under 2013 minskade den svenskflaggade handelsflottans totala lastkapacitet med 3 procent. Torrlastfartygen stod för 2,1 miljoner brd, vilket var en minskning med 3 procent jämfört med året innan. Tankfartygens totala brd sjönk med 2 procent till 209 000 brd. Färjornas brd minskade också något, nämligen 2 procent, till 899 000 brd. De övriga passagerarfartygens brd var oförändrat 85 000.

Tabell 1 Svenskregistrerade handelsfartyg med bruttodräktighet ≥ 100 bt

A. Antal fartyg

Typ av fartyg	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tankfartyg ⁷⁷	75	67	50	38	38	34
Bulkfartyg ⁷⁸	6	6	6	6	6	6
Torrlastfartyg ⁷⁹	128	120	117	111	96	92
Lastfartyg	209	193	173	155	140	132
Passagerarfärjor ⁸⁰	56	57	56	55	48	46
Övriga passagerarfartyg	163	164	168	165	161	161
Passagerarfartyg	219	221	224	220	209	207
Samtliga handelsfartyg	428	414	397	375	349	339

⁷⁶ Fartyg på 100 bruttoton (bt) eller mer.

⁷⁷ Tankfartyg används för transport av flytande gods i bulkform, t.ex. olja

⁷⁸ Bulkfartyg används för transport av oemballerad last, t.ex. spannmål, malm och kol.

⁷⁹ Torrlastfartyg används för transport av enhetslaster, såsom containrar, trailrar och bilar.

⁸⁰ Färjetrafik kombinerar transport av passagerare och fordon.

B. Bruttodräktighet (tusen bt)

Typ av fartyg	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tankfartyg	569	479	348	216	213	209
Bulkfartyg	16	16	16	16	16	16
Torrlastfartyg	2 850	2 737	2 562	2 451	2 131	2 074
Lastfartyg	3 435	3 232	2 925	2 683	2 360	2 299
Passagerarfärjor	1 017	1 035	1 075	1 072	920	899
Övriga passagerarfartyg	57	93	93	90	85	85
Passagerarfartyg	1 074	1 127	1 168	1 162	1 005	984
Samtliga handelsfartyg	4 509	4 359	4 094	3 845	3 365	3 282

C. Dödvikt (tusen dvt)

Typ av fartyg	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tankfartyg	833	690	504	314	308	299
Bulkfartyg	20	20	20	21	20	20
Torrlastfartyg	1 485	1 450	1 492	1 411	1 286	1 257
Lastfartyg	2 338	2 160	2 016	1 745	1 615	1 576
Passagerarfärjor	198	206	248	248	176	168
Övriga passagerarfartyg	51	57	77	75	16	16
Passagerarfartyg	249	263	325	324	192	184
Samtliga handelsfartyg	2 587	2 423	2 341	2 069	1 807	1 760

Källor: Trafikanalys (2010), (2011), (2012a), (2013d) och (2014a).

Totalt uppgick användningen av fartyg i svensk regi till 5 198 miljoner bruttodräktighetsdagar, vilket var en ökning med 5 procent. Dock minskade användningen av svenskregistrerade fartyg med 1 procent till 1 213 miljoner bruttodräktighetsdagar. Användningen av inhyrda utlandsflaggade fartyg ökade med 7 procent till 3 985 miljoner bruttodräktighetsdagar. Antalet ombordanställda minskade med 7 procent eller 262 personer. Totalt uppgick antalet ombordanställda till 3 651 per dag. Antalet män (svenska och utländska medborgare) minskade totalt sett med 5 procent till 2 800 per dag, medan antalet kvinnor (svenska och utländska medborgare) minskade till 851 per dag.⁸¹

De senaste åren har den största anledningen till minskningen av flottan varit utflaggning av fartyg. Enligt Trafikanalys har utflaggningen från Sverige på senare år framför allt gått till grannländer som Danmark och Färöarna, men också till andra EU-register som Malta och Gibraltar. Under exempelvis 2013 skedde 30 avregistreringar ur det svenska fartygsregistret, vilket ska jämföras med 84 avregistreringar under 2010. Under 2013 avregistrerades 23 fartyg i

⁸¹ Trafikanalys (2014a).

samband med försäljning av fartyget till en köpare från ett annat land. Tabellen nedan visar de länder som flest svenskflaggade fartyg har omflaggats till under perioden 2010–2013. De nordiska grannländerna är vanligast förekommande.⁸²

Tabell 2 Mottagarregister vid avregistreringar ur det svenska fartygsregistret*

2010	2011	2012	2013
Danmark 14	Danmark 19	Danmark 14	Danmark 4
Norge 12	Finland (inkl. Åland) 10	Finland (inkl. Åland) 10	Finland 4
Finland 11	Norge 9	Färöarna 5	Nederländerna 4
Storbritannien 6	Nederländerna (inkl. Ned. Ant.) 5	Norge 4	Ryssland 2
Singapore 4	Färöarna 3	Storbritannien 4	Gibraltar 2
Polen 3	Polen 3	Tyskland 4	Island 1
Nederländerna 3	Australien 3	Nederländerna 3	Lettland 1
Frankrike 3	Italien 3	Cypern 3	Tyskland 1
Tyskland 2	Storbritannien 2	Singapore 2	Storbritannien 1
Bahamas 1	Tyskland 2	Estland 1	Panama 1
Övriga länder	Övriga länder	Övriga länder	Övriga länder
Totalt 84 avregistreringar	Totalt 75 avregistreringar	Totalt 68 avregistreringar	Totalt 30 avregistreringar (över 100 bt)

* Siffrorna för åren 2010–2014 är orensade och innehåller fartyg som understiger 100 brutto, medan de för 2013 är rensade och visar enbart fartyg över 100 brutto.

Källor: Trafikanalys (2013a) och (2014b).

Sveriges Redareförening menar att den statistik som tas fram måste kunna jämföras med annan statistik. Trafikanalys har i dag valt andra gränser för sin statistik än resten av världen använder, vilket försvårar när man ska jämföra sjöfartens konkurrenssituation.

Statistiken i Sverige utgår i från alla fartyg som överstiger 100 bt. Det innebär att statistiken också inkluderar mindre fartyg, t.ex. de fartyg som trafikerar skärgården. Sveriges Redareförening menar att en mer rättvisande bild är att endast inkludera de fartyg som uppfyller Solas.⁸³ Det är också dessa fartyg som kvalificerar för sjöfartsstöd. Sveriges Redareförening uppmärksammar också att man kan få en felaktig bild av den svenska handelsflottan om man enbart utgår från registreringen. Det beror på att det i registret även kan ingå dels svenskregistrerade fartyg med utländsk flagg under en s.k. bare-boat charter⁸⁴, dels utlandsregistrerade fartyg som kunnat få svensk flagg.

⁸² Trafikanalys (2013a) och (2014b).

⁸³ Solas omfattar endast fartyg i internationell fart som antingen räknas som passagerarfartyg som tar mer än tolv passagerare eller har en bruttodräktighet på minst 500 ton.

⁸⁴ Med bareboat charter avses fartyg som hyrs ut utan besättning. Befraktaren som hyr ansvarar för fartygets försäkring, bemanning, underhåll och kommersiella drift, medan redaren eller bortfraktaren kompenseras genom bareboathyran som i princip ska täcka kapitalkostnaderna.

Vid 2013 års slut fanns 103 fartyg med sjöfartsstöd. 71 var lastfartyg i fjärrfart och 32 var färjor och ropax i närfart. Det lägsta antalet fartyg noterades i slutet av april 2014 då 98 fartyg fick sjöfartsstöd. Den 1 juni 2014 utökades sjöfartsstödet, vilket ledde till att trenden vände. I slutet av 2014 fick 105 svenskflaggade fartyg sjöfartsstöd, 77 lastfartyg i fjärrfart och 28 färjor och ropax i närfart. Till följd av det utökade sjöfartsstödet som började gälla den 1 juni 2014 tillkom fem fartyg i det svenska registret under andra halvåret 2014. Därefter kan noteras att minskningen av antalet svenskflaggade fartyg fortsätter. I månadsskiftet februari/mars 2015 fick 74 lastfartyg i fjärrfart och 25 färjor och ropax i närfart sjöfartsstöd, dvs. sammanlagt 99 fartyg.

3.2 Konkurrenten inom sjöfartens olika delsegment

Beroende på inriktning kan rederierna sägas konkurrera via antingen transportkostnader, dvs. pris, eller specialisering och mervärde. Rederier som är verksamma inom sjöfartens olika delsegment konkurrerar med olika parametrar som huvudsaklig utgångspunkt, vilket tabellen nedan visar. Priset är den viktigaste konkurrensparametern inom bulk- och containersjöfart, medan specialisering och mervärde är mest betydelsefullt inom roro- och passagerarsjöfart.⁸⁵ Inom tanksjöfarten har rederierna traditionellt sett konkurrerat via priset, men under senare år har betydelsen av säkrare, mer pålitliga och mer miljömedvetna transporter ökat, dvs. specialisering och mervärde har ökat i betydelse.

Tabell 3 Konkurrenten inom sjöfartens olika delsegment

Delsegment	Typ av sjöfart	Typ av konkurrens
Tank	Standardsjöfart + viss ökning av kontraktssjöfart och industri-sjöfart	Traditionellt sett pris. Viss trend av ökad specialisering och fokus på mervärde.
Bulk	Standardsjöfart	Pris
Container/Feeder	Standardsjöfart	Pris
Roro	Kontraktssjöfart	Specialisering och mervärde
Passagerarsjöfart	Kontraktssjöfart	Specialisering och mervärde

Källa: Copenhagen Economics (2013), s. 31.

Den ökade globala konkurrensen inom sjöfarten har samtidigt inneburit ett ökat fokus på pris inom alla delsegment. Kostnadseffektivitet är centralt för långsiktig konkurrenskraft. Prispressen har varit mest påtaglig inom standard-sjöfart som bedrivs i internationell konkurrens (tank-, bulk-, container- och feedersjöfart), medan prispressen har varit mindre uttalad för kontraktssjöfart (roro) och marknadssegment som fokuserar på service och kvalitet (passagerarsjöfart).⁸⁶

⁸⁵ Roro-fartyg är konstruerade för att fartygets last lätt ska kunna köras ombord och i land. Detta sker vanligtvis genom ramper i fartygets för och akter alternativt vid fartygets sidor.

⁸⁶ Standardsjöfart kännetecknas av standardiserade fartyg och tjänster, och affärskontakterna sköts ofta av mellanhänder. Kontraktssjöfart kännetecknas av längre kontrakt och en mer

Rederiernas kostnadsstruktur avgör i vilken utsträckning de har förmågan att reducera eller effektivisera kostnader. Kapital och bränsle är generellt sett de största kostnadsposterna för alla typer av rederier. Tabellen nedan visar samtidigt att kostnadsfördelningen skiljer sig åt mellan sjöfartens olika delsegment.

Tabell 4 Skillnader i kostnadsstruktur mellan sjöfartens olika delsegment för rederier inom EU

Kostnadselement	Kostnader som andel av totala kostnader			
	Feederfartyg	Tank-, bulk- och containerfartyg	Rorofartyg	Passagerarfartyg
Bränsle	50 %	39–40 %	35 %	12–24 %
Bemanning	5 %	3–6 %	6 %	11–18 %
Lager och smörjolja	2 %	2 %	1 %	8–20 %

Källa: Copenhagen Economics (2013), s. 32.

Som framgår av tabellen ovan är kostnadsstrukturen relativt likartad mellan tank-, bulk- och containersjöfarten. Bränsle är den enskilt högsta kostnads-komponenten för alla segmenten, även om dess betydelse skiljer sig åt. Störst skillnader förekommer i jämförelse med passagerarsjöfart när det gäller de tre huvudsakliga kostnadselementen bränsle, bemanning samt lager och smörjolja. Passagerarsjöfartens kostnader för bemanning och lager och smörjolja är väsentligt högre. Resterande kostnadsposter består av försäkringar, administrationskostnader, underhåll och reparationer, hamnavgifter, ränta samt återbetalning av kapital. Kapitalkoster i form av räntor och avskrivningar uppgår till 25–45 procent av rederiernas totala kostnader.

3.3 Den danska handelsflottans utveckling

Danmark har varit det land som tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg. Mellan 2005 och 2008 låg den danska flottans andel av världstonnaget stilla på 1,2 procent. Danmark steg dock i rankningen från att ligga på 21:a plats 2005 till att ligga på 18:e plats 2008. Mellan åren 1999 och 2009 minskade den danska handelsflottan med ca 50 fartyg, men bruttotonnaget fördubblades nästan. Under de senaste åren har antalet fartyg ökat relativt kraftigt, från 551 fartyg 2009 till 652 fartyg 2015. Tabellen nedan visar den danskflaggade handelsflottans utveckling under perioden 1996–2015.

utvecklad relation mellan redare och lastägare. Detta innebär bättre möjligheter att konkurrera med god kvalitet, gott rykte och kostnadskontroll. Industrisjöfart innebär att rederiet tar ett helhetsansvar för kundens transport, till sjöss och ibland även på land.

Tabell 5 Den danska handelsflottans utveckling 1996–2015

1 januari	Antal fartyg	Bruttoton (bt), tusen
1996	584	5 325
1997	585	5 642
1998	583	5 449
1999	589	5 563
2000	579	5 571
2001	590	6 479
2002	538	6 664
2003	518	7 181
2004	505	7 395
2005	506	7 490
2006	515	7 984
2007	506	8 483
2008	499	9 189
2009	533	10 137
2010	551	10 937
2011	580	11 701
2012	593	11 388
2013	611	11 475
2014	631	12 286
2015	652	14 532

Källa: <https://www.shipowners.dk/dansk-skibsfart-i-tal-p2/noegletal-og-statistik>.

4 Näringslivsfokus och myndighetsutövning

I detta avsnitt redovisas det som har framkommit i uppföljningen när det gäller hur aktörer inom sjöfarten ser på målen, handlingsplanen samt myndigheternas näringslivsfokus och myndighetsutövning. I begreppet myndighetsutövning aktualiseras frågor som rederiernas upplevda kundbemötande och servicenivå, förekomsten av svenska särkrav och tillämpningen av behörighetsregler. Detta är områden som rederierna har lyft fram som betydelsefulla när det gäller att skapa gynnsamma villkor för den svenska sjöfartsnäringen.

4.1 Det näringspolitiska målet och kommentarer om svensk sjöfartspolitik

Representanterna från sjöfartsnäringen är alla ense om betydelsen av att det finns ett näringspolitiskt mål för den svenska handelsflottan. Ett problem som har framkommit i denna uppföljning är att målet inte har varit föremål för diskussion eller konkreta åtgärder från myndigheterna eller statsmakterna under ett antal år. Flera rederier menar att ett tydligt mål och därmed politiskt fokus påverkar myndigheter, rederier och annan kringverksamhet inom det maritima klustret, vilket skapar en framtidstro på näringen och dess potential. Flera av de intervjuade kritiserar målformuleringen, eftersom de menar att formuleringen ”rimliga konkurrenvillkor” är alltför otydligt och att målet därför borde konkretiseras.

I uppföljningen framkommer att det näringspolitiska målet behöver lyftas fram inom det sjöfartspolitiska arbetet även om handlingsplanen för sjöfartens konkurrenskraft innebär ett visst fokus på näringen och dess villkor. Utgångspunkten bör vara att tillförsäkra näringen konkurrenvillkor som liknar dem i våra grannländer. Sjöfartsnäringen är ense om att det saknas och har saknats en genomtänkt sjöfartspolitik i Sverige som anger en riktning och åtgärder för att nå det näringspolitiska målet. Branschen upplever att det saknas en tydlig strategisk inriktning för sjöfartspolitiken, något som är nödvändig om man ska skapa långsiktiga och förutsägbara villkor för näringen. Seko sjöfolk menar att villkoren, i form av t.ex. skattelagstiftning, myndigheternas fokusområden, avgifter och medel till forskning, måste vara beständiga över tid och inte påverkas om det kommer en ny regering. Det ställer krav på att det finns en samsyn över partigränserna när det gäller målet för svensk sjöfart. Till exempel menar Maersk att de trots att de är ett danskt rederi är beroende av svensk sjöfartspolitik eftersom de är verksamma i Sverige. Maersk uttrycker det på följande sätt:

Det saknas i hög utsträckning i Sverige en politik som gynnar branschen. Detta ska jämföras med Danmark där sjöfartsnäringen har en mycket högre status och därmed prioritet vid politiska beslut.⁸⁷

Slutsatsen, enligt de intervjuade rederierna, är att det näringspolitiskt inriktade målet att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor inte har haft den styrande effekt som avsågs. Det visar inte minst det faktum att den svenskflaggade handelsflottan har minskat kraftigt från mitten av 1990-talet fram till i dag. Wallenius Lines uttrycker det på följande sätt:

Den riktning som man [staten] har valt under en lång tid pekar åt ett håll – Sverige har tappat i konkurrenskraft i förhållande till andra sjöfartsnationer och antalet svenskflaggade fartyg minskar i snabb takt.⁸⁸

Destination Gotland menar t.ex. att statsmakterna under lång tid inte på allvar har diskuterat och än mindre har vidtagit åtgärder för att stimulera svensk sjöfartsnäring. Team Lines instämmer i denna problembeskrivning och menar att sjöfarten under en lång tid har varit mer eller mindre osynlig i den politiska debatten. Det råder en enighet bland de intervjuade om att denna osäkerhet och avsaknad av konkreta politiska åtgärder har varit en starkt bidragande orsak till den utflaggning som framför allt har skett under de senaste tio åren. Resultatet har, enligt flera rederier, blivit att Sverige i dag inte är någon sjöfartsnation. Problemet är att det saknas ett fokus på att återigen bli en sjöfartsnation, trots lanseringen av handlingsplanen. Det har under lång tid vidtagits alltför passiva åtgärder som endast har varit försök att korrigera vissa isolerade problem.

4.1.1 Iakttagelser om handlingsplanen

Hela branschen står bakom den föregående regeringens handlingsplan för att förbättra sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Det råder en samsyn om att Tonnageskatteutredningen är den enskilt viktigaste åtgärden i handlingsplanen och att det brådskar att införa en möjlighet till svensk tonnagebeskattning. I övrigt efterlyser branschen åtgärder som kompenserar rederierna för de ökade bränslekostnader som följer av svaveldirektivet.⁸⁹ Handlingsplanen har bl.a. bidragit till att skapa en framtidstro inom näringen. Den stora fördelen med handlingsplanen, enligt Transatlantic, är att sjöfartens villkor diskuteras. Stena menar att handlingsplanen var det första konkreta initiativet på många år som på allvar tog upp näringsvillkoren för svensk sjöfart. Ett problem med handlingsplanen var att den presenterades vid en tidpunkt när det krävdes akuta åtgärder, vilket den till stor del saknade. Samtidigt betonar flera rederier genomförandetaken för flera av de aviserade åtgärderna måste ökas.

Initialt var t.ex. Seko sjöfolk relativt kritiska till handlingsplanen, eftersom man hade förväntat sig fler och mer konkreta åtgärder. Med lite mer distans insåg man att man kanske hade lite för höga förväntningar, delvis beroende på

⁸⁷ Intervju med Maersk Line/Maersk Sverige AB 2014-11-07.

⁸⁸ Intervju med Wallenius Lines AB 2014-09-17.

⁸⁹ Se bilaga 3.

att branschen som helhet under ett antal år inte hade fört en aktiv dialog med regeringen och att det under en lång tid inte funnits någon samsyn inom branschen om vilka åtgärder som var nödvändiga. Arbetsmarknadens parter, dvs. Sjöfartens Arbetsgivareförbund (Sarf), Sveriges Redareförening, Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen, har emellertid under senare år gjort flera gemensamma utspel. Det råder i dag en hög grad av samstämmighet mellan parterna vad gäller inriktningen på och behovet av olika åtgärder för att stimulera utvecklingen av den svenska sjöfarten. Samarbetsklimatet förbättrades när frågan om ett svenskt internationellt register avfördes från dagordningen. Registret var en vattendelare inom den svenska sjöfartspolitikerna som förhindrade, eller åtminstone kraftigt försvårade, dialogen mellan parterna. Parterna kom överens om att arbetsrättsliga frågor ska lösas genom dialog och konstruktiva lösningar.

Seko och rederierna har sedan ett par år tillbaka haft ett mycket bra samarbete. Det råder en, mer eller mindre, samsyn kring vilka åtgärder som är nödvändiga för att vända den negativa utvecklingen för svensk sjöfart. Det är en förutsättning för att kunna påverka. En avsaknad av samarbete, innebär att branschen står stilla politikerna vågar eller vill inte besluta om åtgärder som inte hela branschen står bakom.⁹⁰

Sjöbefälsföreningen delar denna uppfattning och säger att den bristande samsynen innebar att rederier, arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer under en lång tid släppte ifrån sig det sjöfartspolitiska initiativet. Sveriges Redareförening uppger att handlingsplanen har skapat ett bättre samarbetsklimat och att det därmed är lättare att få genomslag för förslag som det finns en bred uppslutning bakom.

Stena poängterar att en förbättring av svenskflaggade fartygs konkurrenskraft kräver flera konkreta åtgärder som t.ex. sänker bemanningskostnaderna, kostnaderna för tillståndsprovning, ger en möjlighet att delegera tillsynen till klassen och förändrade skatteregler. Flera av dessa åtgärder tas upp i handlingsplanen, men ytterligare åtgärder och konkretisering är nödvändiga för att vända den negativa utvecklingen.

Sveriges Redareförening påtalar att ett problem är att åtgärderna i för hög utsträckning fokuserar på sjöfarten som ett transportslag. Det har inneburit att handlingsplanen i realiteten hittills har haft en begränsad inverkan när det gäller att förbättra sjöfartsnäringsvillkor. I uppföljningen har framförts att handlingsplanen var alltför bred och att den borde ha kopplats till ett tydligt och uppföljningsbart mål för den svenska sjöfarten, t.ex. antalet svenskflaggade fartyg eller antalet arbetstillfällen inom sjöfartsklustret.

De åtgärder som föreslås i handlingsplanen anses vara otillräckliga för att förmå utländska rederier att flagga in fartyg till Sverige eller de rederier som har flaggat ut sina fartyg att flagga tillbaka fartyg till Sverige igen. Seko sjöfolk och Frederiet säger följande om handlingsplanen och risken att redan utflaggade fartyg inte återkommer till det svenska registret:

⁹⁰ Intervju med Seko sjöfolk 2014-10-16.

För varje år som går så etablerar sig rederierna i de nya flaggstaterna. Det innebär merkostnader och att steget att återigen flagga svenskt blir större och svårare att ta. Det innebär att det krävs omedelbara beslut som sänker kostnaderna att flagga svenskt. Det räcker inte att besluta om åtgärder som är i paritet med våra konkurrentländer. Åtgärderna måste helst vara lite mer kraftfulla. Först då kommer utländska rederier eller de svenska rederier som flaggade ut först att välja att flagga svenskt.⁹¹

När man väl har tagit steget och upptäcker hur fantastiskt det faktiskt kan fungera då ska det extremt mycket till för att flagga tillbaka fartygen till Sverige igen. De nuvarande utflaggade fartygen kommer sannolikt inte tillbaka till det svenska registret. Det återstår att se vad som händer med nya fartyg i framtiden men när du väl har tagit steget och flyttat ut din verksamhet så är det enklare att fortsätta att bedriva verksamheten i den nya flaggstaten. Handlingsplanens aviserade åtgärder är otillräckliga för att jag ska överväga att flagga tillbaka fartygen till Sverige igen.⁹²

En annan invändning från sjöfartsnäringen är att andra länder under lång tid har arbetat med att förbättra näringsvillkoren för sjöfarten. Problemet med handlingsplanen, enligt Team Lines, är att våra viktigaste konkurrentländer sedan länge hade vidtagit motsvarande eller mer kraftfulla åtgärder. Dessa länder har skapat ett försprång som är mycket svårt att ta igen. Wallenius Lines menar att om rederier ska förmås att flagga svenskt krävs det kraftfulla åtgärder som saknas i handlingsplanen.

Det är ett stort problem att Sverige är sist ut att lansera en åtgärdsplan för sjöfarten. Om rederier ska förmås att flagga in till Sverige då måste villkoren vara tillräckligt fördelaktiga. De förslag som presenteras i handlingsplanen räcker sannolikt inte till för att åstadkomma ett trendbrott vad gäller storleken på den svenskflaggade fartygsflottan.⁹³

Skärgårdsredarna menar att handlingsplanen i alltför hög utsträckning fokuserar på storsjöfarten och därmed förbiser sjöfartens betydelse för besöksnäringen. De menar att handlingsplanen i princip inte omfattar den sjöfart som bedrivs av Skärgårdsredarnas medlemsföretag.

4.2 Myndigheternas näringslivsfokus

Myndigheternas verksamhetsinriktning och mål styrs av deras instruktioner och regleringsbrev. Som framgick tidigare i uppföljningen har riksdagen beslutat om transport- och näringspolitiska mål för sjöfartsområdet. En analys av Sjöfartsverkets, Trafikanalys, Trafikverkets och Transportstyrelsens förordningar och instruktioner visar att myndigheternas verksamhet ska bedrivas för att primärt uppfylla de transportpolitiska målen.⁹⁴ Seko sjöfolk uttrycker det enligt följande:

Svenska myndigheter som arbetar med sjöfartsfrågor har i dag vissa brister vad gäller på det sätt de arbetar med sjöfartsfrågor, inte minst i jämförelse

⁹¹ Intervju med Seko sjöfolk 2014-10-16.

⁹² Intervju med Frederiet AB 2014-10-22.

⁹³ Intervju med Wallenius Lines AB 2014-09-17.

⁹⁴ Se regeringsbeslut för budgetåren 2014 respektive 2015 för alla myndigheter.

med andra trafikslag, och deras kundfokus. Det huvudsakliga ansvaret ligger hos regeringen som måste skicka tydliga signaler som påverkar myndigheterna och hur de väljer att arbeta och bemöta rederierna, men också andra aktörer inom sjöfartsnäringen. Politiken måste därtill vara mer förutsägbar än i dag. Det gäller alltifrån att ange den långsiktiga inriktningen för sjöfartspolitikerna till att ge entydiga och klara instruktioner till myndigheterna som inte ändras på kort- och medellång sikt.

Ansvariga departement borde, enligt flera rederier, i högre utsträckning än i dag följa upp myndigheternas arbete. Det är viktigt för att säkerställa att beslut genomförs och att fastställda mål uppnås.

Sjöfartsverkets, Transportstyrelsens och Trafikverkets regleringsbrev för budgetåren 2014 och 2015 specificerar att det så långt som möjligt ska framgå vad myndighetens prestationer bidragit till för att uppfylla de transportpolitiska målen. Sjöfartens näringspolitiska mål, dvs. att verka för att tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring och därigenom stärka betalningsbalansen samt att den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor, berörs inte närmare hos någon av myndigheterna. Transportstyrelsens instruktion berör målet i och med att det framgår att myndigheten särskilt ska fokusera på att utveckla sina insatser när det gäller villkor för marknadstillträde och konkurrensvillkor i syfte att främja sund konkurrens präglad av god regelefterlevnad på marknaderna inom transportområdet.

Inte heller instruktionerna för de berörda myndigheterna berör frågan hur och på vilket sätt de ska verka för att nå det näringspolitiska målet inom sjöfartsområdet. Av Transportstyrelsens instruktion framgår att deras huvuduppgift är att svara för regelgivning, tillståndsprövning och tillsyn inom transportområdet. Sjöfartsnäringens villkor berörs i och med att det specificeras att verksamheten särskilt ska inriktas på att bidra till ett internationellt konkurrenskraftigt, miljöanpassat och säkert transportsystem.⁹⁵ Trafikverket ska med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för alla trafikslag. Verket ska vidare verka för att de transportpolitiska målen uppnås samt att med utgångspunkt i ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem.⁹⁶

Sjöfartsverket ska verka för att uppnå de transportpolitiska målen. Ett antal huvuduppgifter specificeras, t.ex. tillhandahålla lotsning, sjöräddnings- och flygräddningstjänst och isbrytning samt att verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras.⁹⁷ Trafikanalys har som huvuduppgift att med utgångspunkt i de transportpolitiska målen utvärdera och analysera samt redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet.⁹⁸

⁹⁵ Förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

⁹⁶ Förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

⁹⁷ Förordningen (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket.

⁹⁸ Förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys.

Sjöfartsverket redogör för den politiska målbilden i treårsplanen för åren 2010–2012 och verket ska bidra till att riksdagens transport- och näringspolitiska mål på sjöfartsområdet kan uppfyllas.⁹⁹ Sjöfartsverket anger att det är deras uppgift att ”med utgångspunkt i de transport- och näringspolitiska målen utveckla och avväga sin verksamhet på sjöfartsområdet så att alla mål kan uppnås på sikt”. Verket formulerade mot bakgrund av de mål som riksdagen och regeringen har lagt fast ett sammanfattande mål för verksamheten: ”Att ge kunder god service, hålla hög kvalitet samtidigt som inga olyckor sker och miljöpåverkan minskar”. Målet konkretiserades i treårsplanen; dock gjordes ingen explicit koppling till det näringspolitiska målet i planen utan endast till de transportpolitiska målen.

I treårsplanen för 2011–2013 redogörs för den nya transportpolitiska målstrukturen; dock berörs inte det näringspolitiska målet för sjöfarten. Sjöfartsverket refererar endast till det sammanfattande målet som ska gälla för verksamheten utifrån de mål som riksdagen och regeringen har lagt fast.¹⁰⁰ I den därpå följande treårsplanen skriver Sjöfartsverket under mål för näringslivsutveckling att verket erbjuder kunskap om sjöfartsnäringsens villkor, tendenser i hur den utvecklas och analyser av hur dess konkurrensvillkor skulle kunna förbättras.¹⁰¹

En utveckling av Sjöfartsverkets övergripande mål görs i treårsplanen för 2013–2015. Det nya målet är att hållbarhet ska gälla för alla Sjöfartsverkets verksamheter. I samband med redogörelsen för en ekonomisk hållbarhet skriver verket bl.a. att man ska hjälpa kunderna att stärka sin konkurrenskraft.¹⁰² Sjöfartsverket skriver i den senaste treårsplanen att man strävar efter att nå ett transportsystem i balans.¹⁰³ Med detta menar man ett trafikslagsövergripande synsätt där målsättningen är ett konkurrensneutralt, rättvist transportsystem som är optimerat för största möjliga tillväxt och samhällsnytta samt stärkt konkurrenskraft och hållbarhet. I övrigt redogörs för regeringens handlingsplan och det maritima manifestet och att dessa kommer att påverka Sjöfartsverkets verksamhet.

4.2.1 Krav på myndighetssamverkan och förtydligande av Transportstyrelsens uppdrag

Flera rederier anmärker på att det har funnits en liten förståelse för sjöfartsnäringsens villkor hos Näringsdepartementet och de myndigheter som arbetar med sjöfarten, framför allt Transportstyrelsen. Flera intervjuade menar att fokus i alltför hög utsträckning ligger på de transportpolitiska målen, och endast i undantagsfall berörs det näringspolitiska målet. Bildandet av Transportstyrelsen har, enligt flera rederier, bidragit till att sjöfarten har fått mer fokus,

⁹⁹ Sjöfartsverket (2009).

¹⁰⁰ Sjöfartsverket (2010).

¹⁰¹ Sjöfartsverket (2011).

¹⁰² Sjöfartsverket (2012).

¹⁰³ Sjöfartsverket (2013).

även om arbete kvarstår innan sjöfarten fullt ut kan ses som en del av transportsystemet på samma sätt som framför allt vägtrafiken och järnvägen.

Wallenius Lines menar att ett förändrat och vidgat näringspolitiskt fokus skulle gagna näringen i och med att det skulle innebära att Transportstyrelsen också skulle vara tvungna att ta hänsyn till sjöfartsnäringsens villkor när de fattar olika beslut.

En av de viktigaste och mest avgörande åtgärderna för att få till stånd en positiv utveckling av den svenskflaggade fartygsflottan är en flaggstat som inte bara arbetar med regler och övervakning utan också på samma sätt som våra konkurrentländer aktivt stödjer svensk sjöfart. Myndigheternas regleringsbrev och myndighetsutövande har en mycket större påverkan på näringens konkurrenskraft än vad myndigheter och politiker vill förstå. Arbets sättet måste förändras så att myndigheten aktivt måste börja arbeta för och inte mot näringen.¹⁰⁴

Flera rederier påtalar att det är en brist att Transportstyrelsen inte har eller har haft ett tydligt uppdrag att främja svensk sjöfart. Denna brist uppges sannolikt ha bidragit till tillbakagången hos det svenskflaggade tonnaget. Skärgårdsredarna menar att det räcker att titta på våra grannländer, t.ex. Danmark, där det finns tydligt formulerade uppdrag att myndigheterna ska stödja branschen och verka för att den ska utvecklas på ett positivt sätt.

Flera branschorganisationer som företräder de olika trafikslagen har uppvakttat Näringsdepartementet för att de anser att det behövs ett förtydligande av Transportstyrelsens uppdrag.¹⁰⁵ Förslagsställarna upplever att det ofta förekommer brister i bemötandet både i tillsyns- och tillståndsfrågor, samt att myndigheten oftare förordar särskilda krav på svenska företag jämfört med myndigheter i andra länder. Denna avsaknad av förståelse för näringslivsrelaterade frågor beror, enligt branschorganisationerna, på att myndigheten inte har i uppdrag att se till näringens behov. Förslagsställarna anser att myndigheter i andra nordiska länder har ett tydligare uppdrag och en målsättning att bidra till att skapa tillväxt och arbetstillfällen. Av den anledningen föreslår branschorganisationerna att Transportstyrelsens uppdrag ses över för att myndigheten utöver de transportpolitiska målen också ska värna de svenska företagens konkurrenskraft.¹⁰⁶

Näringsdepartementet skriver i sitt svar att det är olyckligt att rederiföretagen upplever stor skillnad i förståelsen för näringslivsfrågorna mellan Regeringskansliet och Transportstyrelsen. Näringsdepartementet betonar att det är

¹⁰⁴ Intervju med Wallenius Lines AB 2014-09-17.

¹⁰⁵ Sveriges Redareförening, Svenska Flygbranschen, Sveriges Åkeriföretag, Branschföreningen Tågoperatörerna och Skärgårdsredarna (2014).

¹⁰⁶ Branschorganisationerna föreslår följande ändring av Transportstyrelsens uppdrag:
1 § Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Verksamheten ska särskilt inriktas på att bidra till att de svenska transportföretagen kan vara internationellt konkurrenskraftiga samt till ett miljöanpassat, och säkert och effektivt transportsystem.
Transportstyrelsen har till huvuduppdrag att svara för regelgivning, tillståndsprövning, och tillsyn samt ramvillkor inom transportområdet. Förordning (2010:182).

viktigt att Transportstyrelsen tar hänsyn till näringslivets villkor när myndigheten utför sitt uppdrag.¹⁰⁷

Delvis som ett resultat av denna hemställan fick Transportstyrelsen i regleringsbrevet för 2014 i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att man i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling. Uppdraget ska, efter samråd med berörda branscher, redovisas senast den 30 april 2015. Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen och Seko välkomnar uppdraget eftersom det innebär att myndigheten förutom de transportpolitiska målen ges i uppdrag att också värna svensk sjöfart.¹⁰⁸ En brist med uppdraget, enligt Sveriges Redareförening, är att Transportstyrelsen inte särskilt ska säkerställa svenska företags konkurrenskraft.

Flera aktörer, t.ex. Sjöfartsforum och Sveriges Redareförening, som är verksamma inom sjöfartsnäringen poängterar att förutom ett förtydligande av Transportstyrelsens uppdrag finns det behov av en ökad samordning mellan myndigheter inom det maritima klustret. Det faktum att totalt nio departement och 16 myndigheter har påverkan på det maritima klustret ställer krav på helhetssyn, samordning och övergripande ansvar mellan myndigheter och departement. Sjöfartsforum menar att det är centralt att styrmedel och regelverk styr mot uppsatta mål och hållbara samhällseffekter. Målbilden bör gälla för det maritima klustrets samtliga aktörer, dvs. det kommersiella, det offentliga och akademien, då det skapar långsiktiga förutsättningar och klara spelregler för att den maritima sektorn ska utvecklas i en positiv riktning. Det ställs inga specifika krav på att myndigheterna ska samverka när det gäller näringslivsutveckling och konkurrensvillkor inom sjöfartsområdet. En genomgång av instruktionerna visar att Transportstyrelsen ska samverka med specifika myndigheter inom vissa avgränsande, dock inte näringspolitiska, områden.

4.3 Transportstyrelsens myndighetsutövning

Uppföljningen visar att Transportstyrelsen i stort sett fungerar på ett tillfredsställande sätt. Det pågår inom Transportstyrelsen ett arbete för att utveckla verksamheten och myndighetens arbetssätt. Ett antal rederier menar att verksamheten under de senaste åren har utvecklats, effektiviserats och blivit mer kundanpassad. Transatlantic formulerar det enligt följande:

Det känns som om det pågår stora förändringar inom Transportstyrelsen. Samarbetsklimatet har framför allt förbättrats under de senaste åren. Detta beror sannolikt på att myndigheten också har blivit varse om svensk sjöfartsnäringens svaga konkurrenskraft. Vi upplever att Transportstyrelsen har som ambition att förenkla och effektivisera sjöfartsfrågorna.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Näringsdepartementet (2014), svaret var en debattartikel från den politiska ledningen som en respons på en branschdebattartikel, och intervju med Näringsdepartementet 2014-12-10.

¹⁰⁸ Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen och SEKO (2014).

¹⁰⁹ Intervju med Transatlantic AB 2014-11-06.

Waxholmsbolaget och Transportstyrelsen har en väl fungerande arbetsrelation, och man upplever inte att kostnaderna för tillsynen är höga jämfört med inom andra trafikslag. Älvtank exemplifierar med myndighetens handläggning av olika certifikat där man har minskat på kravet när det gäller de s.k. mellanbesiktningarna. Olika certifikat gäller vanligtvis i fem år, varefter de måste förnyas. Tidigare gjordes dessa besiktningar varje år, men nu görs de endast en gång, dvs. efter cirka två och ett halvt år. Rederiaktiebolaget Eckerö anser att myndigheten är flexibel och i möjligaste försöker finna pragmatiska lösningar på eventuella problem. Rederi Gotland delar denna uppfattning och menar att det kan bero på att myndigheten och passagerarrederierna har samma höga ambitionsnivå när det gäller krav på säkerhet.

Bildandet av Transportstyrelsen har, enligt flera representanter från sjöfartsnäringsen, inneburit en tillbakagång för sjöfarten som näring vad gäller administrativ börda, kostnader och bemötande jämfört med när Sjöfartsverket hade det övergripande ansvaret. Man upplever bl.a. att det finns en otydlighet när det gäller Transportstyrelsens myndighetsutövning. Till exempel anser Färjerederiet att tillsynsverksamheten totalt sett har blivit krångligare efter bildandet av Transportstyrelsen. Fördelen med Sjöfartsinspektionen var att redieriet hade kontakt med en myndighet som endast arbetade med och hade kompetens om sjöfartsfrågor.¹¹⁰ Den gängse uppfattningen i branschen är att t.ex. danska Söfartsstyrelsen är mycket mer kundorienterade än Transportstyrelsen, och det finns således utrymme att kundanpassa verksamheten i ännu högre utsträckning än i dag.

Sveriges Redareförening anser att det är viktigt att förenkla och att snabba på inflaggningsprocessen. Kritik riktas mot att det saknas en genomtänkt strategi hos Transportstyrelsen för att locka rederier att registrera fartyg i Sverige. Rederi Gotland säger följande om saken:

Konkurrensmässiga villkor handlar inte bara om skatter, regelverk och lagar utan det är också väldigt mycket en attitydfråga. Det kanske är särskilt viktigt när man pratar om möjligheterna att attrahera fartyg att gå under svensk flagg [...] Det finns egentligen inte någon värvande approach alls hos de svenska myndigheterna när det gäller sjöfarten. Här signalerar vi snarare att sjöfarten är något nödvändigt ont som man ska försöka hålla vid liv så länge det går.¹¹¹

Flera rederier påpekar att ett annat problem med Transportstyrelsens myndighetsutövning är att nya fartyg påförs stegrade krav. Detta gäller framför allt vid nybyggnation men också vid inflaggning av fartyg till Sverige. Viking Line menar att det kan komma till uttryck som att det som godkändes vid en inspektion kan komma att underkännas vid en senare inspektion. Det skapar en osäkerhet och leder till ökade kostnader, dvs. det råder en brist på förutsägbarhet i myndighetsutövningen.

¹¹⁰ Sjöfartsinspektionen överfördes 2009-01-01 från Sjöfartsverket till den nya myndigheten Transportstyrelsen.

¹¹¹ Intervju med Rederi AB Gotland 2014-10-06.

4.3.1 Förbättrad service och tillgänglighet vid inflaggning

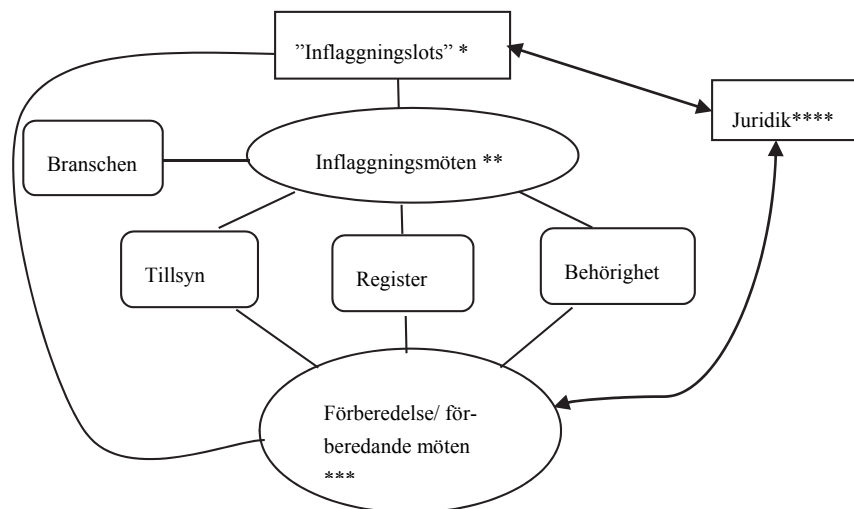
Transportstyrelsen planerar med anledning av uppdraget i regleringsbrevet för 2014 att redovisa en strategi som ska se till att myndighetens verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringslivsutveckling. Denna strategi kommer bl.a. att inbegripa åtgärder för att förbättra servicen och tillgängligheten vid inflaggning när det gäller registrering, certifiering och bemanningsbeslut. Mer konkret innebär det följande:

- Transportstyrelsen ska ha en central funktion som ansvarar för att handläggningen i samband med inflaggning löper smidigt. Uppföljning och styrning på hög nivå ska säkerställa att myndigheten menar allvar i arbetet med att underlätta ytterligare för företagen.
- Transportstyrelsen ska organisera återkommande inflaggningsmöten med branschen. Mötet ska ledas av avdelningschefen eller motsvarande nivå, och samtliga berörda sakområden på avdelningen ska vara representerade vid dessa möten.
- Transportstyrelsen ska tillhandahålla samlad och uppdaterad information om kraven vid inflaggning.

Inrättande av en inflaggningslots och one-stop-shop

För att förbättra myndighetens service och för att underlätta inflaggning till det svenska registret har Transportstyrelsen nyligen utsett en inflaggningslots. Denna person ska ansvara för att hålla ihop alla frågor som rör inflaggning och nybyggnation av fartyg. Den utsedda inflaggningslotsen kommer att ges i uppdrag att ta fram en rutin för arbetet enligt nedanstående.

Figur 1 Inflaggningslots för att underlätta vid inflaggning



* Inflaggningslotsens uppgifter är vara kontaktyta mellan branschen och myndigheten i inflaggningsfrågor samt att administrera och kalla till möten internt/externt vid behov och se

till att inflaggningarna flyter smidigt genom att frågor som lämnas in bereds i behörig ordning så att svar kan ges till branschen vid t.ex. inflaggningsmöten.

** Inflaggningsmötena leds av chefen för sjö- och luftfartsavdelningen eller motsvarande och har permanent utsedda representanter från samtliga områden som berörs vid inflaggning, dvs. tillsyn, register och behörighet/bemanning.

***Förberedelse/förberedande möten hålls med deltagande av inflaggningslotsen och deltagare från berörda områden.

****Juridikenheten ska konsulteras och stötta i juridiska frågeställningar vid inflaggningar och deltar vid behov i förberedelser/förberedelsemöten.

Källa: Transportstyrelsen, mejl 2015-01-07.

För att underlätta för rederierna vid inflaggningar av fartyg bör det enligt Sveriges Redareförening bli möjligt att t.ex. få förhandsbesked när det gäller sjöfartsstöd. Huruvida ett fartyg kommer att beviljas sjöfartsstöd är grundläggande för att kunna fatta ett inflaggningsbeslut. Problemet är att innan besked om sjöfartsstöd (Delegationen för sjöfartsstöd) kan lämnas måste Skatteverket besluta om fartyget kommer att klassas för sjöinkomst. Nuvarande regler innebär sålunda att fartyget måste ha svensk flagg dels innan det klassas för sjöinkomst, dels innan beslut om sjöfartsstöd får fattas.

Ambitionen är att man ska inrätta en one-stop-shop vid Transportstyrelsen där företag får en samlad väg in i myndighetsvärlden. För de enskilda rederierna innebär det att ansvaret samlas hos en myndighet i stället för som i dag hos flera myndigheter (Transportstyrelsen, Skatteverket, Delegationen för Sjöfartsstöd och Sjöfartsverket). Ett uppdrag kommer att ges åt inflaggningslotsen att ta kontakt med berörda myndigheter och föreslå åtgärder för inrättande av en sådan one-stop-shop.

Det behövs, enligt Sveriges Redareförening, också samlas information om tolkning och tillämpning, men också förenkling, av gällande regler på ett lättillgängligt ställe. Informationen bör även finnas på engelska. Andra åtgärder inkluderar att beslut om sjöinkomst skulle kunna fattas mer frekvent än i dag. I dag fattas beslut om sjöinkomst enbart två gånger per år. Det borde också vara möjligt att registrera ett fartyg dygnet runt. Nuvarande regler innebär att det enbart är möjligt att registrera fartyg förmiddagar svensk tid.¹¹² Sjöfartsforum betonar betydelsen av regelförenkling och utveckling av risk- och funktionsbaserade regelverk för den maritima näringen. Utgångspunkten för en regelutveckling bör vara enkla och tydliga regelverk. När det gäller den övergripande målstyrningen betonar man att regelverken i högre utsträckning borde koordineras mellan myndigheter för att säkerställa att det inte sker en suboptimering.

4.3.2 Särkrav

Flera rederier påtalar att för att flagga svenskt krävs stabila och långsiktiga förutsättningar och snarlika regler och villkor som gäller för sjöfarten i övriga europeiska länder. Sveriges Redareförening betonar att särregler är något som

¹¹² Sjölagen (1994:109).

skadar och har skadat svensk sjöfart. Risken med Transportstyrelsens tilläggskrav är att fartygen blir inlåsta i Sverige, alternativt vågar rederierna inte flagga in fartyg på grund av inlåsningsrisken. Sjöfartsforum betonar betydelsen av regelverk som säkerställer svensk sjöfarts internationella konkurrenskraft. Regelverken bör i högre utsträckning vara harmoniserade med övriga flaggstaters regler för att undvika merkostnader som bidrar till att snedvrider konkurrensförutsättningarna. Denna princip bör, enligt Sjöfartsforum, också gälla för inlandsjöfarten som bör bygga på ett likställt europeiskt regelverk.¹¹³

Svenska tekniska särregler har enligt Sveriges Redareförening utgjort ett direkt hinder vid nybyggnation av fartyg till svensk flagg och likaså vid inköp av andrahandstonnage. Särreglerna strider mot grundprinciperna för regeluppbyggnaden inom IMO och EU. Inom båda dessa organisationer eftersträvar man internationellt harmoniserade regler respektive EU-harmoniserade sådana. Svenska fartyg ligger, enligt Sveriges Redareförening i topp vad gäller kvalitet. Av den anledningen vore det önskvärt om rederierna skulle kunna få mer frihet, t.ex. i form av mer målbaserade lösningar och inte som i dag historiska och svenska särkrav. Skärgårdsredarna menar att Transportstyrelsen i högre utsträckning än i dag bör bedriva prestandajämförelse i förhållande till andra EU-länder för att därigenom undvika att man beslutar om alltför stringenta svenska krav.

Rederiaktiebolaget Eckerö menar att det rent formellt finns få svenska särkrav och att problemet framför allt rör tolkningen och genomförandet av internationellt överenskomna regler i Sverige. Rederiet anser att ett problem är att tolkningen tenderar att bli strängare över tid. Detta gäller framför allt vid inflaggning av fartyg till Sverige.

Det jag tycker mig se som en röd tråd när det gäller tillsynsverksamheten är att berörda tjänstemän i alltför hög utsträckning fokuserar på svenska tolkningar när utgångspunkten i stället borde vara de internationellt överenskomna krav som ska gälla för att bedriva shippingverksamhet [...] Det finns inbyggt i kulturen att öka kraven. Ska antalet svenskflaggade fartyg öka så måste arbets sättet förändras. Om man uppfyller det regelverk som gäller internationellt så är det också tillräckligt. Vi köpte ett fartyg (M/S Eckerö) som byggdes sent 1970-tal som trafikerade Bornholm för den danska statens räkning. Fartyget registrerades i Finland 2006 och därefter i Sverige 2009. Inflaggningarna visade att myndigheterna i respektive land tolkar regelverket olika jämfört med den kravnivå som initialt hade accepterats av danska myndigheter.¹¹⁴

Tillsynsarbetet regleras genom IMO-krav som alla länder har antagit. Därutöver kan länder anta särskilda särregler, vilket Sverige framför allt har gjort på arbetsmiljöområdet och till viss del när det gäller fartygs skadestabilitet. Samtidigt betonar flera rederier att det finns områden, t.ex. miljön, där det kan vara motiverat med svenska särkrav även om förstahandslösningen alltid bör vara

¹¹³ Transportstyrelsen har fått kritik för att de föreslog alltför många särregler i samband med att de tekniska föreskrifterna var ute på remiss våren 2014. Kritikerna menade att särreglerna skulle leda till att rederierna inte skulle kunna konkurrera med landtransporter. (Sjöfartstidningen (2014b), Viktig tid för sjöfarten)

¹¹⁴ Intervju med Rederiaktiebolaget Eckerö 2014-11-19.

att driva sådana frågor i IMO. Ett sådant tillvägagångssätt leder till konkurrensneutralitet då alla rederier, oavsett nationalitet, måste följa samma regler.

Tillsyn över att arbetsmiljölagen (1977:1160) efterlevs utövas i samband med nybyggnad, ombyggnad, inflaggning och viss periodisk besiktning. Svenska särkrav om arbetsmiljön regleras i bostadskungörelsen som inte har någon internationell motsvarighet. Dispenser kan inte lämnas utan godkännande från samtliga berörda fackliga huvudorganisationer.

Erik Thun byggde 1995 två fartyg i Nederländerna med avsikten att registrera dessa i Sverige. Rederiet uppger i intervju att krav till följd av bostadskungörelsen omöjliggjorde detta eftersom det fanns regler om toaletter, hytter och andra utrymmen som medförde att man skulle behövt en extra våning i däckshuset. Marin Mätteknik anser att de svenska särkraven i form av framför allt arbetsmiljökrav i möjligaste mån bör slopas. Kraven skapar problem vid t.ex. inhyrning av fartyg då ägaren av fartyget ofta inte är beredd på att göra större ombyggnationer.

De svenska kraven på arbetsmiljön kan skilja sig ganska mycket från andra länders kravnivå. Det finns ingen harmonisering motsvarande den som gäller för fartygens tekniska specifikationer. Det kan vara dyrt och ibland omöjligt att bygga om fartygen för att uppfylla de svenska kraven.¹¹⁵

Frederiet menar att det är orimligt att Sverige har särregler för en bransch som är så starkt konkurrensutsatt som sjöfartsnäringen. Särreglerna, t.ex. om bättre ljudisolering mellan hytter, innebär ökade kostnader som försvårar möjligheten att flagga svenskt. Vid byggandet av Frederiets två fartyg som levererades 2012 accepterade inte något varv som man förhandlade med att bygga till svensk flagg.

Det var inget val att bygga för svensk flagg då inget varv accepterade att bygga med hänsyn tagen till svenska särkrav [...] Det är ologiskt att man kan bygga till cypriotisk flagg och sedan efter en liten tid flagga in fartyget till Sverige utan att fartyget i princip behöver byggas om, medan man påförs en högre kravnivå om man initialt väljer att bygga till svensk flagg.¹¹⁶

Transportstyrelsen medger att särkrav kan skapa problem vid inflaggningar av fartyg till Sverige, eftersom en ombyggnation av ett befintligt fartyg ofta inte är möjlig av kostnadsskäl. Detta leder till att Transportstyrelsen i praktiken därför relativt ofta måste lämna dispenser när det gäller svenska särkrav i fråga om arbetsmiljön. I uppföljningen har det framkommit exempel på att det finns svenska särkrav som det kan finnas anledning att se över för att skapa mer fördelaktiga konkurrensvillkor för den svenskflaggade handelsflottan. Transportstyrelsen uttrycker det som följer:

Vi måste bli betydligt mera proaktiva! Det finns visst fog att säga att vi har varit alltför reaktiva i vår myndighetsutövning. Det handlar om att tidigt identifiera konsekvenserna av olika regelförslag, både internationella och nationella. Det handlar också om att våga ta upp och diskutera särkrav som

¹¹⁵ Intervju med Marin Mätteknik AB 2014-11-06.

¹¹⁶ Intervju med Frederiet AB 2014-10-22.

vi inte äger med ansvariga myndigheter när vi anser att dessa krav har en negativ påverkan på branschens konkurrensförutsättningar.¹¹⁷

En del av de upplevda särkraven beror emellertid sannolikt på hur enskilda länder har tolkat och valt att implementera EU-krav och IMO-krav. Ett sådant exempel är det s.k. språkravet ombord på färjor som diskuteras nedan. Transportstyrelsen anser att man behöver bli bättre på att göra avvägningar mellan olika mål utan att samtidigt göra avkall på säkerheten. I den mån Transportstyrelsen anser att svenska särkrav är motiverade menar man att det är viktigt att göra en konsekvensanalys som tydliggör effekterna på branschen.

EU:s regelverk om inre vattenvägar

Transportstyrelsen arbetar för närvarande med att skapa förutsättningar för trafik på inre vattenvägar i Sverige. Myndigheten har antagit ett tekniskt regelverk för att godkänna fartyg för trafik på inre vattenvägar.¹¹⁸ Göta älv, Väner och Mälaren är de första områdena som omfattas av de nya reglerna. Dessa trädde i kraft i slutet av 2014. Föreskrifterna innehåller ett antal extra krav utöver direktivet något som diskuterats mellan myndigheten och näringen. Myndigheten arbetar bl.a. med att zonindela ytterligare områden för inre vattenvägar där trafiken ska kunna bedrivas.

Enligt flera av de intervjuade är det nödvändigt att reglerna genomförs på ett sådant sätt att det möjliggör för nya logistikflöden i Sverige. För att det ska vara fallet måste Transportstyrelsen så långt det är möjligt undvika att påföra svenska särkrav då det försvårar eller helt omöjliggör för aktörer att skapa ekonomiskt hållbara lösningar samt att inhandla befintligt tonnage från kontinenten.

Sveriges Redareförening betonar att de svenska föreskrifterna för inre vattenvägar inte ska tyngas ned av sär- och tillägsregler som undergräver konkurrenskraften och medför fördyrningar för nybyggnation av fartyg och försvårar eller omöjliggör inköp av tillgängligt andrahandstonnage. Transportstyrelsen föreslog i den sista remissomgången av tekniska föreskrifter om den inre sjöfarten fyra särregler och tio tillägsregler. Ahlmark Lines säger att man flera gånger har påtalat till Transportstyrelsen att de i alltför hög utsträckning överväger särregleringar i stället för att titta på hur dessa transporter fungerar i praktiken i olika europeiska länder.

Detta skapar onödiga problem. Vi är en av aktörerna som vill starta upp trafik på inre vattenvägar i Sverige. Det är emellertid väldigt svårt att planera för någonting när man saknar kännedom om hur regelsystemet kommer att se ut och om det kommer att innehålla särregler som ökar kostnaderna i alltför hög utsträckning. En nyckelfråga är vilka regler som kommer att gälla för bemanningen av dessa fartyg.¹¹⁹

¹¹⁷ Intervju med Transportstyrelsen 2014-11-19.

¹¹⁸ Kapacitetsutredningen kom fram till att det inte går att bygga bort de kapacitetsproblem som framför allt finns runt våra stora städer, och i utredningen betonas möjligheten att använda vattenvägar i högre utsträckning än i dag. Ett införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar kan bidra med ökad kapacitet till transportsystemet. Se Trafikverket (2012).

¹¹⁹ Intervju med Ahlmark Lines AB 2014-10-28.

Sveriges Redareförening betonar att Transportstyrelsen vid remitteringen av föreskrifterna inte har kvantifierat nyttan med särkraven. Särkraven måste enligt Transportstyrelsen minska kostnaden för olyckor och utsläpp med 0,1–4,4 miljoner kronor per år för att kunna motiveras. Transportstyrelsen kan inte påvisa en sådan kostnadseffekt, och av den anledningen anser näringen att inget av särkraven som föreslås behöver införas i det svenska regelverket.

Språkrav ombord på färjor

Enligt EU-direktivet 1999/35/EG ska besättningen kunna tala det eller de språk som talas av majoriteten av de passagerare som reser på en särskild rutt. Transportstyrelsens tolkning är att besättningen ska tala skandinaviska om rederiet bedriver trafik i huvudsakligen skandinaviska vatten. Myndigheten baserar sitt krav på både internationella STCW-krav¹²⁰ och EU-direktiv¹²¹ som bl.a. säger att besättningens språkrav delvis ska utgå i från vilket eller vilka språk som merparten av passagerarna talar. Sveriges Redareförening menar emellertid att språkravet i den svenska lagstiftningen är mer långtgående än vad som är nödvändigt.

Innebörden av Transportstyrelsens tolkning är att i princip alla ombordanställda på en färja som går mellan Sverige och ett annat Östersjöländ ska kunna kommunicera på ett skandinaviskt språk. Resmönstren har förändrats kraftigt under senare år och alltfler resande talar därför ett annat språk än t.ex. svenska och danska.¹²²

Danska myndigheter har tolkat innebörden av reglerna som att kravet endast ska omfatta de som vägleder vid en evakuering, medan Transportstyrelsen har tolkat regeln som att alla i besättningen måste kunna något skandinaviskt språk. Det leder till en inkonsekvent tillämpning av reglerna. Till exempel trafikeras linjen Trelleborg–Rostock av ett tyskflaggat fartyg som inte har det kravet, medan det svenskflaggade fartyget måste följa svenska myndigheters språkrav. Regeln innebär, enligt Stena, att det kan bli svårare att rekrytera sjömän från andra EU-länder om motsvarande kompetens saknas i Sverige. Stena anser att Transportstyrelsens tolkning av direktivet därmed är ett hinder för rederiet.

Vår poäng är att detta urholkar konkurrenskraften för svenskflaggade fartyg som är de enda som har detta kravet. Övriga passagerarfartyg med andra länders flaggor är ålagda att ha personal med språkkunskaper som motsvarar majoriteten av gästerna som behövs för utrymning av fartyget. I Sverige är regeln att samtliga måste kunna ett skandinaviskt språk. Vi

¹²⁰ IMO International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), A-V/2 2.1, 2.1.1.1 och 2.1.1.2 (Safety training for personel providing direct service to passengers in passenger spaces).

¹²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG – Artikel 18 Kommunikation ombord.

¹²² Intervju med Sveriges Redareförening 2014-11-24.

anser att majoriteten av våra gäster kan engelska och att den svenska regeln, förutom att minska konkurrenskraften för svensk flagg, också hindrar den fria rörligheten inom EU.¹²³

4.3.3 Behörighet och bemanningsregler

Flera rederier säger att en annan anledning till utflaggningen är Sveriges regler när det gäller behörighet, bemanning av fartyg och fartområdesindelning. Problemet är, enligt t.ex. Erik Thun och Northern Offshore Services, att de svenska reglerna skiljer sig från de internationella bemannings- och behörighetsreglerna. Följande fyra fartområden definieras i förordningen om behörigheter för sjöpersonal:¹²⁴

- Inre fart: Fart i trafik inom Sverige och utanför kusterna, dock högst en nautisk mil från en hamn eller annan plats där fartyget kan finna skydd samt fart i Kalmarsund och nationell fart i Öresund. Som inre fart anses också fart i fartområde D, så som detta definieras i fartygssäkerhetsförordningen (2003:438).
- Närfart: 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.
- Europafart: Fart från en punkt N 68° O 14°–Shetlands nordpynt, därifrån västerut till V 11°, längs denna longitud över Irlands västkust till N 30°, därifrån österut längs denna latitud.
- Oceanfart: All annan fart än ovan angivna.

Transportstyrelsen har fört en återkommande dialog med rederier om svenska bemannings- och behörighetskrav som de anser vara mycket strängare än i t.ex. Danmark. Sjöfartsforum betonar att regelverk i största möjliga utsträckning ska säkerställa rörlighet av likvärdiga fartygstyper inom likvärdiga fartområden mellan nationsgränser inom Europa. Det bedöms vara viktigt för att undvika nationella inläsnings effekter.

I samband med att Northern Offshore Services skulle starta sin verksamhet 2008 uppstod problem.¹²⁵ Problemet var att deras verksamhetsinriktning i princip var ny, vilket innebar att det inte fanns någon etablerad praxis vilka regler som skulle gälla för verksamheten. Beskedet från Transportstyrelsen innebar att i princip samma krav skulle ställas på Northern Offshore Services mindre höghastighetskataraner som för större fartyg. Northern Offshore Services fartyg opererar nära kusten, men inte nödvändigtvis den svenska kusten. De svenska reglerna innebär att om ett svenskflaggat fartyg passerar Skagerack

¹²³ Intervju med Stena AB och Stena RoRo 2014-11-06.

¹²⁴ Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal.

¹²⁵ Servicefartyg som är verksamma inom havsbaserad vindkraft är en snabbt växande nisch inom sjöfarten. Fartygen används för att frakta servicetekniker mellan de olika vindkraftstornen. Danmark har varit framgångsrika att attrahera rederier som har sådana servicefartyg. Northern Offshore Services är nischade mot den internationella havsbaserade vindkraftsindustrin. Rederiets kärnverksamhet består av att förse den havsbaserade vindkraftverksindustrin med höghastighetskataraner som utför transport av personal och lättare utrustning.

räknas det som Europafart. Detta ökar kraven på bemanning ombord på fartygen, inklusive befälhavarens kompetensnivå. Rederiet menar att de svenska reglerna omöjliggjorde en uppstart med svenskflaggade fartyg, eftersom det skulle begränsa rederiets fartyg till att enbart operera i svensk kustfart.

Vi kör t.ex. engelsk, belgisk, holländsk och fransk kustfart. Det går inte att göra under svensk flagg, eftersom det blir europafart.¹²⁶

Transportstyrelsens besked innebar att rederiet i stället först flaggade fartygen i Storbritannien och därefter i Danmark. Samarbetet med Sjöfartsstyrelsen i Danmark har fungerat i princip friktionsfritt alltsedan fartygen flaggades dit. Northern Offshore Services fartyg fick t.ex. dispens från kravet att ha maskinchef ombord. Detta krav löser man genom att ha serviceavtal med landbaseerade företag eller egna tekniker. Rederierna påtalar att följden av Transportstyrelsens bestämmelser är att ju längre ifrån Sverige som ett fartyg opererar, desto större säkerhetsbesättning krävs, även om det enbart gäller korta resor i kustfart. Marin Mätteknik delar denna uppfattning och menar att behörighetskraven borde sänkas för att framföra mindre fartyg som opererar kustnära.

Svenskflaggade fartyg som underskrider ett visst bruttotonnage (3 000 bt) ges, enligt Erik Thun, inskränkta geografiska fartområden. Motsvarande begränsning när det gäller fartområden uppges inte förekomma i t.ex. Tyskland och Nederländerna. En bidragande orsak bakom rederiets beslut att flagga ut sina fartyg var de svenska reglerna om säkerhetsbemanning för de olika fartområdena. Dessa regler kan orsaka problem när ett fartyg går från ett fartområde till ett annat om det innebär att befälen inte är behöriga och därmed måste bytas ut.

Sverige har inte strängare krav, men Transportstyrelsen har varit otydlig med informationen om vad regelverket föreskriver. Myndigheten anser att cabotagereglerna gäller så länge fartygen befinner sig i närfart i något av EU:s medlemsländer, vilket innebär att rederierna då kan använda sig av svenska närfartsbehörigheter även i andra länders närfart. En komplicerande faktor är att hela cabotagefrågan är väldigt otydlig, och det är inte helt klart hur myndigheten ska gå till väga rent praktiskt när det gäller tillsyn, information till mottagande, administration etc. Transportstyrelsen behöver också förankra och verifiera att även andra länder, t.ex. Danmark, har samma syn som Sverige och att länderna hanterar frågan på ett likartat sätt. En annan väg att gå är att använda möjligheten som den internationella konventionen om normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning ger (den s.k. STCW-konventionen) och då teckna ett ömsesidigt avtal med det land som är aktuellt. Detta är dock klart krångligare och tar förmodligen längre tid eftersom det måste upp på departementsnivå. Northern Offshore Service välkomnar Transportstyrelsens besked att de har för avsikt förtydliga vilka krav som gäller för behörigheten av deras fartyg. Det skulle innebära att ett av de största problemen som hindrar rederiet att flagga fartygen i Sverige skulle vara löst.

¹²⁶ Intervju med Northern Offshore Services AB 2014-11-06.

En utestående fråga av betydelse för Skärgårdsredarna rör i vilken utsträckning cabotageregler¹²⁷ kommer att påverka nationell skärgårdstrafik i framtiden. Det har nyligen etablerats polskflaggade fartyg i Stockholms skärgård som kör passagerartrafik i inre nationell fart. Skärgårdsredarna har ställt frågan till Transportstyrelsen och Näringsdepartementet vilka regler som gäller för deras verksamhet och om det är tillåtet med polska certifikat i inre svensk fart. Transportstyrelsen har inget tillsynsansvar för fartygen eftersom de bedriver sin verksamhet under polsk flagg. Det finns enligt Skärgårdsredarna en brist i regelverket eftersom man kan tillämpa den s.k. Parisöverenskommelsen för fartyg över 500 bt, dvs. göra s.k. hamnstatskontroll för att kontrollera certifikat. Otydligheten från myndigheten och departementet är enligt Skärgårdsredarna olycklig eftersom det trots allt är oklart vilka regler som gäller för deras verksamhet. En central fråga är vilka regler som gäller för utländskt flaggade fartyg som deltar i en upphandling om att bedriva kollektivtrafik, dvs. om det är möjligt för ett företag att få skattemedel för att bedriva verksamhet samtidigt som svenska myndigheter inte har ett tillsynsansvar för fartygen som utför verksamheten. Det kan potentiellt få stora konsekvenser för den nationella sjöfarten, eftersom det i förlängningen kan leda till en utflaggning av den nationella sjöfarten.

¹²⁷ Med cabotagetrafik avses inrikes trafik där transport av passagerare eller gods utförs av ett företag som är registrerat utanför landets gränser.

5 Skatteregler

Sjöfartsnäringen är kapitalintensiv, och av den anledningen har skattereglerverk en stor betydelse för näringsens konkurrenskraft. Detta gäller framför allt i tider av kraftiga konjunktursvängningar. Trafikanalys menar att den relativa rörligheten i rederiverksamhet och fartygsregistrering möjliggör skatteplanering. Detta leder till att flaggstater konkurrerar om fartygen genom olika uppbygg och skattevillkor som passar för olika typer av sjöfartssegment.¹²⁸

5.1 Tonnageskatt

En tonnageskatt, eller en blå skatt,¹²⁹ innebär att rederiernas inkomst fastställs schablonmässigt utifrån fartygens tonnagevolym och inte de faktiska inkomsterna. Tonnaget bedöms vara ett mått på fartygens lastkapacitet och därmed intjäningsförmåga. Huvudregeln är att företag inte behöver göra försäljningar och investeringar i fartyg utifrån skattemässiga överväganden. Beskattningen är med ett tonnageskattesystem sålunda oberoende av företagets resultat ett givet år.¹³⁰

Tonnagesbeskattning innebär att inkomsten som ska beräknas inom tonnageskattesystemet bestäms schablonmässigt utifrån fartygets nettodräktighet. Den beskattningsbara inkomsten är oberoende av faktiska vinster eller förluster i företaget. I regel är systemen utformade så att ett schablonbelopp multipliceras med antalet dagar som företaget förfogat över respektive fartyg. Den schablonberäknade inkomsten läggs sedan till företagets övriga inkomster och beskattas med den ordinarie bolagsskattesatsen.¹³¹

Nuvarande svenska skatteregler innebär att en redare som säljer ett fartyg under samma räkenskapsår måste köpa ett nytt fartyg för att undvika att betala bolagsskatt på fartygsförsäljningen, dvs. skillnaden mellan fartygets nedskrivna värde och försäljningsvärdet. Man beskattas alltså endast under vinstår, vilket skapar en viss brist på flexibilitet i skattesystemet.¹³²

I dagens konventionella system måste företagen investera i nya fartyg under samma år som försäljningen av det gamla fartyget sker för att inte betala inkomstskatt på fartygsförsäljningen. Detta system är besvärligt för företagen. De får lägga mycket administration kring att investera i fartyg när det rent skatteekonomiskt är fördelaktigt och inte utifrån företagsekonomiska beslut, dvs. då det är fördelaktigt för företaget bland annat utifrån rådande marknadssituation.¹³³

Ett införande av tonnageskatt måste godkännas av kommissionen i enlighet med unionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.¹³⁴ Skattereglerverk har stor betydelse för alla sjöfartens delsegment. I denna uppföljning har flertalet

¹²⁸ Trafikanalys (2013a).

¹²⁹ <http://www.blaskatt.se/>.

¹³⁰ SOU 2006:20.

¹³¹ SOU 2015:4, s. 266.

¹³² Sveriges Redareförening (2013).

¹³³ SOU 2015:4, s. 485.

¹³⁴ Europeiska kommissionen (2004).

intervjuade framfört synpunkter om tonnageskatt. Frånvaron av ett tonnageskattesystem missgynnar, enligt Trafikanalys, alla redare i tider av kraftiga konjunktursvängningar. Avsaknaden av en tonnageskatt uppges missgynna framför allt små och medelstora rederier relativt sett, eftersom dessa är mer konjunkturkänsliga än större rederier och dessutom inte har tillräckligt stor fartygsflotta för att kunna skatteplanera med hjälp av överavskrivningar.¹³⁵

Flertalet sjöfartsnationer har infört en s.k. tonnageskattning för att skapa en sådan flexibilitet. En studie påvisar att det finns ett direkt samband mellan ett lands tillväxt inom sjöfartsnäringen och i vilken grad man utnyttjar EU:s statsstödsregler. Inte minst visar studien att flera länders flottor, t.ex. Storbritanniens, Frankrikes och Tysklands, växte kraftigt efter det att tonnageskatten infördes.¹³⁶

Det är väldigt slående att skillnaden mellan Sverige och många av de stater som har infört tonnageskatt är så stor, där de senare har upplevt en kraftig tillväxt för handelsflottan över det senaste årtiondet medan Sverige har stått stilla. Detta i kombination med att världshandelsflottan överlag har växt kraftigt innebär det att den svenskflaggade andelen av världshandelsflottan har sjunkit rejält från 1,1 procent 1980 till 0,1 procent 2012.¹³⁷

Det förekommer enligt Trafikanalys två huvudvarianter av tonnageskattesystem.¹³⁸

- den grekiska modellen, införd 1957 och genomförd av Grekland, Cypern och Malta.
- den nederländska modellen, införd i Nederländerna (1996), Norge (1996), Tyskland (1999), Storbritannien/UK (2000), Belgien (2002), Danmark (2002), Irland (2002), Lettland (2002), Spanien (2002), Frankrike (2004), Italien (2004), Litauen (2007), Polen (2009), Finland (2012) och utanför Europa i bl.a. Nederländska Antillerna (1987), USA (2004), Sydkorea (2005) och Sydafrika (2005).

Tonnageskatten i kombination med möjlighet till blandbesättningar och en stabil sjöfatspolitik har på kort tid vänt den negativa utvecklingen i Finland. Över 90 procent av lastfartygsmedlemmarna i Rederierna i Finland mätt i brutto ingår i tonnageskatteregimen. Räknat i antal fartyg är 73 av totalt 98 medlemsfartyg i Rederierna i Finland tonnageskattade. Rederierna i Finland menar att tonnageskatten är en framgång i och med att ett antal nybyggen har flaggats in och lastfartyg har flaggats in under finsk flagg från andra flaggor sedan tonnageskattelagen trädde i kraft 2011. Sannolikt som en konsekvens av tonnageskatten flaggade Finnlines ut fartyg från Sverige till Finland.¹³⁹

¹³⁵ Copenhagen Economics (2012).

¹³⁶ Sjöfartstidningen (2014a), Tonnageskatt ger tillväxt.

¹³⁷ Ibid.

¹³⁸ Trafikanalys (2013a).

¹³⁹ <http://www.sjofartstidningen.se/tonnageskatten-en-framgang/>.

Flera av de intervjuade betonar det faktum att Sverige är ett av få sjöfartsländer i Europa som inte har infört ett tonnageskattesystem. Det enda övriga land som inte har infört tonnageskatt eller liknande är Österrike. Rederierna är eniga om att detta är olyckligt.

5.1.1 Utredningen om tonnageskatt och andra stöd till sjöfarten

Tonnageskatten utreddes 2006. Utredningen föreslog att Sverige skulle införa ett system med tonnagebeskattning av fartyg. Tonnageskatteutredningen uttryckte det enligt följande:

Den svenska handelssjöfarten måste få konkurrenskraftiga villkor för att fortsätta och eventuellt öka sin verksamhet. Det är vidare viktigt att behålla ett fartygsbestånd som ägs av svenska rederier för att trygga sysselsättningen och bevara yrkeskunnandet i Sverige och med konkurrenskraftiga villkor har Sverige möjlighet att fortsätta påverka sjösäkerhets- och miljöarbetet. Utredningen föreslår således att ett svenskt tonnageskattesystem skall införas.¹⁴⁰

Finansdepartementet presenterade därefter ett särskilt yttrande om problemet med de latent skulderna. Frågan har därefter beretts vidare och varit föremål för politisk diskussion vid olika tillfällen. Inom svensk sjöfartsnäring är man ense om att beslutet att *inte* införa en tonnageskatt i enlighet med Tonnageskatteutredningens förslag från 2006 var olyckligt. Det bidrog med stor sannolikhet till utflagningen av svensk sjöfart under åren därefter.

I början av 2013 beslutades att återigen utreda möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige.¹⁴¹ Utredningen skulle även se över andra befintliga stöd för sjöfartsnäringen och lämna förslag till ett heltäckande system för tonnageskatt samt även i den utsträckning det bedöms som nödvändigt lämna förslag till förändringar av sjöfartsnäringens befintliga stöd. Uppdragets bakgrund var den ökade internationella konkurrensen på sjöfartsområdet och att antalet svenskflaggade fartyg minskat de senaste åren. Syftet med utredningen är att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Målsättningen är att svensk sjöfartsnäring ska ha konkurrenskraftiga villkor i ett internationellt perspektiv. Utredningen redovisades i början av februari 2015 och presenterar bl.a. följande förslag och slutsatser:¹⁴²

- Ett tonnageskattesystem ska vara frivilligt för företagen. Företag som väljer att gå med i systemet föreslås vara bundna av det i minst tio år.
- För att vara berättigad till tonnagebeskattning måste verksamheten bedrivas med kvalificerade fartyg, dvs. fartyg med en bruttodräktighet på minst 100, som har sin strategiska och ekonomiska ledning i Sverige och som under beskattningsåret till övervägande del används i internationell fart eller i inrikes fart i annat land.

¹⁴⁰ SOU 2006:20, s. 14.

¹⁴¹ Dir. 2013:6. Utredningstiden förlängdes till 31 januari 2015 (dir. 2014:137).

¹⁴² SOU 2015:4.

- En förutsättning för att verksamheten ska anses vara kvalificerad verksamhet är att den omfattar transporter av gods eller passagerare med kvalificerade fartyg (sjötransporter) och verksamhet som är nödvändig för eller nära anknuten till sjötransporter.
- Minst 20 procent av bruttotonnaget av de fartyg som ingår i den tonnagebeskattade verksamheten måste vara registrerade i det svenska registret. Angående hanteringen av ackumulerade överavskrivningar föreslår utredningen att företaget inte ska befrias från en eventuell latent skatteskuld som företaget har vid övergången till tonnageskattesystemet men samtidigt behöver inte heller en avskattning av en sådan skuld göras genast. Om det totala och ägda nettotonnaget ökar behöver inte någon återföring till beskattning göras. Om ett företag däremot har ett oförändrat eller minskat totalt nettotonnage och den ägda andelen av nettotonnaget måste en del av överavskrivningarna tas upp till beskattning. Enligt förslaget ska en avstämning göras vart femte år.
- Andelen bruttotonnage för de fartyg som ingår i den tonnagebeskattade verksamheten, vilka är registrerade i ett register inom Europeiska unionen (EU), ska öka eller bibehållas under beskattningsåret. Ett undantag föreslås avseende kravet på EU-registrerat tonnage och att detta ska öka eller bibehållas. Under förutsättning att minst 60 procent av bruttotonnaget i den tonnagebeskattade verksamheten eller i en annan tonnagebeskattad verksamhet inom samma koncern är registrerat i ett register inom EU gäller inget krav på att tonnaget ska öka eller bibehållas under beskattningsåret.
- Kostnaden för det föreslagna tonnageskattesystemet beräknas uppgå till knappt 45 miljoner kronor årligen i form av minskade skatteintäkter. Ett införande av ett tonnageskattesystem föreslås, förutom nämnda tonnageskatt, finansieras genom att räntebelägga de ackumulerade överavskrivningarna för rederier som går med i systemet samt en mindre sänkning av nivån på det gällande sjöfartsstödet.¹⁴³ Merparten av kostnaden för tonnageskattesystemet föreslås finansieras genom en generell minskning av sjöfartsstödet med 2,2 procent.
- Det bör inte ställas krav på att företag ska ställa utbildningsplatser till förfogande för att bli godkända för tonnagebeskattning.

Arbetsmarknadens parter välkomnar i stort sett utredningen och dess slutsatser. Systemet som föreslås är enligt parterna likvärdigt med våra grannländers system. Finansieringen av tonnageskattesystemet genom en generell minskning av sjöfartsstödet är den fråga som man är mest kritisk till då det skulle verka kontraproduktivt. Sjöarbetsmarknadens parter i utredningen menar att en inflaggning till Sverige kommer att leda till ökade tonnageskatteintäkter, vilket inom kort tid kommer att bidra till systemets finansiering. Därtill har det i övriga länder som har infört tonnageskatt visat sig att en sådan skatt i övrigt

¹⁴³ Enligt konsekvensanalysen kommer sammanlagt 23 företag och 84 fartyg att träda in i tonnageskattesystemet. Tonnageskatten kommer att inbringa knappt 4 miljoner kronor per år, vilket ska jämföras med att dessa företag i genomsnitt betalar ca 49 miljoner kronor per år i bolagsskatt.

genererar positiva skatteeffekter för samhällsekonomin.¹⁴⁴ Sveriges Redareförening menar att ett problem med finansieringsmodellen är att det skulle innebära att även de rederier som inte är kvalificerade till tonnageskattesystemet men har sjöfartsstöd skulle drabbas. En representant för sjöfartsnäringen anser att finansieringsförslaget för ett införande av ett tonnageskattesystem är olyckligt och illavarslande. Det finns en farhåga att framtida reformer på sjöfartsområdet kommer att finansieras på motsvarande sätt. Även utredningen medger att den föreslagna finansieringen har vissa brister.

Utredningen har inte hittat en bra metod för att finansiera tonnageskattesystemet. Inget av undersökta förslag är bra då alla förslag på något sätt motverkar utredningens syfte att öka antalet svenskregistrerade fartyg. Förslagen innebär även att det blir mer kostsamt gentemot våra grannländers system, framför allt Danmark och Finland.¹⁴⁵

Av den anledningen har Sveriges Redareförening påbörjat en dialog med Finansdepartementet om alternativa finansieringsförslag, t.ex. att använda en del av farledsavgifterna. Som framgick ovan ska fartyg till övervägande del användas i internationell fart eller i inrikes fart i ett annat land för att vara berättigad till tonnagebeskattning. Detta är en skillnad i jämförelse med sjöfartsstöd som kan tillämpas för anställda ombord på fartyg som huvudsakligen används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Det faktum att endast fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 föreslås vara kvalificerade för tonnagebeskattning innebär en begränsning för rederier som bedriver nischverksamhet med mindre fartyg, t.ex. Northern Offshore Services.

5.1.2 Riksdagens tillkännagivanden om tonnageskatt

Motionsyrkanden om att införa tonnageskatt i Sverige avslogs av riksdagen vid återkommande tillfällen fram till våren 2004. Skatteutskottet argumenterade att befintligt rederistöd i form av statligt stöd redan lämnas till arbetsgivaren för att ge kompensation för kostnader för skatt och sociala avgifter. Utskottet hänvisade dessutom till principerna bakom skattereformen.

Under de nästkommande åren införde allt fler EU-länder tonnageskatt, vilket medförde att riksdagen, i ett tillkännagivande till regeringen våren 2004 beslutade att det var angeläget att utreda frågan.¹⁴⁶ Den dåvarande regeringen tillkallade en särskild utredare med uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett system med tonnageskatt, vilket resulterade i betänkandet Tonnageskatt (SOU 2006:20). Den fortsatta beredningen av utredningsförslaget aktualiserade emellertid vissa frågor som borde beredas vidare, bl.a. för att få en klarare bild av de offentligfinansiella effekterna av ett tonnageskattesystem.

Frågan togs återigen upp av skatteutskottet våren 2007 i samband med behandlingen av motioner från den allmänna motionstiden 2006. Utskottet ansåg

¹⁴⁴ Se s.y. i SOU 2015:4.

¹⁴⁵ SOU 2015:4, s. 501.

¹⁴⁶ Bet. 2003:04:SkU21.

att det var olyckligt att beredningen dragit ut på tiden och poängterade betydelsen av att frågan kunde få en snabb lösning.¹⁴⁷ Detta resulterade i ett nytt tillkännagivande till regeringen. Frågan väcktes på nytt när riksdagen återigen röstade i ärendet våren 2012. Förslaget röstades ned med motiveringen att pågående utredningar bör inväntas innan något beslut fattas.¹⁴⁸

5.1.3 Tonnageskattning och dess symbolvärde

Tonnageskatten har kommit att bli en symbolfråga för sjöfartsnäringen. Det faktum att skatten trots återkommande diskussioner ännu inte har kommit på plats visar, enligt flera representanter inom sjöfartsnäringen, på ett ointresse från statsmakternas sida när det gäller att åstadkomma en förbättring av sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Sjöbefälsföreningen uttryckte det som följer:

Det är viktigt att skatten kommer på plats då den används för att visa hur ointresserade politikerna är av svensk sjöfart och hur dåligt pålästa de är vad gäller sjöfartens näringsvillkor. Det är emellertid oklart vilken praktisk betydelse skatten kommer att få. Det är nödvändigt att tonnageskatten är mer fördelaktig i Sverige jämfört med andra länder, eller åtminstone lika bra, i annat fall kommer den i slutändan att ha en negligerbar betydelse.¹⁴⁹

Seko sjöfolk uttrycker en snarlik uppfattning i frågan.

Tonnageskatten har blivit en galjonsfigur för sjöfarten. Det faktum att den ännu inte finns på plats är olycklig då den visar på politikernas tidigare bristande intresse för sjöfarten [...] När den kommer bör den göras till den bästa i Europa för att skapa incitament för rederierna att flagga tillbaka fartyg till Sverige.¹⁵⁰

En svensk tonnageskatt skulle enligt Destination Gotland signalera att Sverige har en sjöfartspolitik och att det finns en vision för svensk sjöfart.

5.1.4 Tonnageskattens betydelse enligt sjöfartsnäringen

Sveriges Redareförening betonar att tonnagebeskattningen är en självklar del av skattelagstiftningen i flertalet europeiska sjöfartsnationer men inte i Sverige för att stimulera redarna att återregistrera fartyg under nationell flagg. Problemet med avsaknaden av en svensk tonnagebeskattning är att flertalet konkurrentländer redan har en sådan skattelagstiftning på plats. En annan osäkerhet gäller när motsvarande svenska skatteregler kan förväntas träda i kraft.

Sveriges Redareförening menar att ett beslut att införa en svensk tonnagebeskattning, förutom symbolvärdet, med största sannolikhet skulle komma att påverka svensk rederinäring positivt. Till exempel menar Rederi Gotland att en svensk tonnageskatt kan bidra till att motverka en fortsatt utflaggning av

¹⁴⁷ Bet. 2006/07:SkU11.

¹⁴⁸ Bet. 2011/12:SkU14.

¹⁴⁹ Intervju med Sjöbefälsföreningen 2014-10-07.

¹⁵⁰ Intervju med Seko sjöfolk 2014-10-16.

svenska fartyg. Dess betydelse beror på att rederinäringen är så kapitalintensiv. En svensk tonnageskatt bedöms vara en förutsättning för att kunna bedriva rederiverksamhet under svensk flagg.

I grunden finns det enligt Sveriges Redareförening i dag en skatteproblematik för rederierna eftersom en del av deras ordinarie bolagsverksamhet inkluderar köp och försäljning av fartyg. Det huvudsakliga problemet med dagens skatteregler är att om ett rederi säljer ett fartyg under ett räkenskapsår måste ett nytt fartyg införskaffas under samma år för att en reavinstbeskattning inte ska utlösas. Det kan leda till att rederierna tvingas fatta ekonomiska beslut som inte är optimala sett utifrån de affärsmässiga förutsättningarna.¹⁵¹ Sveriges Redareförening uttrycker det som följer:

[...] rederierna av skatteskäl tvingas att återinvestera i nya fartyg trots att det kommersiellt är helt fel förutsättningar.

Fördelen med en tonnageskatt är att den ger rederierna möjlighet till långsiktig planering av sin ekonomi eftersom skatteutgifterna är desamma oavsett resultatet ett specifikt år. Detta bedöms vara viktigt eftersom resultaten varierar kraftigt från år till år inom sjöfartssektorn. En tonnageskatt innebär att redarna kan bygga upp ett kapital under högkonjunktur för att sedan utnyttja det vid lågkonjunktur.

I de intervjuer som har gjorts framkom en oro inom näringen att de förslag som utredaren skulle lägga fram sammantaget måste vara offentligfinansiellt neutrala. Om ett beslut att införa tonnageskattning i Sverige totalt sett innebär minskade statsfinansiella intäkter måste konkurrensneutrala finansieringsförslag inom transportsektorn tas fram. För att främja svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft är det enligt rederierna nödvändigt att näringens totala kostnader minskar. De menar att det skulle vara orimligt att höja andra skatter alternativt att sänka befintliga stöd till sjöfartsnäringen för att finansiera införandet av en tonnageskatt.

Älvtank och Sirius Rederi menar att det nuvarande systemet där ett rederi tvingas att sälja av och införskaffa ett nytt fartyg under samma räkenskapsår är orimligt. Älvtank betonar att ett rederi måste kunna fatta ett beslut att införskaffa ett nytt fartyg när marknadsförutsättningarna är fördelaktiga och inte för att skattelagstiftningen tvingar fram ett sådant beslut.

Tonnageskattens betydelse varierar beroende på rederiernas storlek. Stena-koncernens storlek innebär att man har kunnat hantera frånvaron av en möjlighet till tonnageskattning via den ordinarie bolagsskatten. En eventuell tonnageskatt kommer därför sannolikt att vara av underordnad betydelse för Stena när det gäller val av flaggstat i framtiden.

Wallenius Lines bygger för närvarande fyra fartyg i Kina. Det pågår en diskussion om var man ska flagga fartygen – Singapore, Sverige eller något annat

¹⁵¹ I samband med skattereformen 1991 avskaffades lagstiftningen om s.k. fartygsfonder som möjliggjorde för företagen att skjuta upp beskattningen av en realisationsvinst vid en försäljning av ett fartyg tills ett nytt fartyg kunde anskaffas till kommersiellt godtagbara villkor.

land. Beslutet är delvis beroende av när en eventuell tonnageskatt kan förväntas träda i kraft i Sverige.

För Walleniusrederiet är det viktigt att det införs en tonnageskatt och att den är konstruerad på ett liknande sätt som för våra konkurrenter. Sjöfartsnäringsen vill inte ha en massa bidrag utan endast samma villkor som våra konkurrenter.¹⁵²

Tonnageskatten anses ha betydligt större betydelse för mindre rederier. Det är, enligt Rederi Donsötank, nödvändigt att svenska rederier så långt det är möjligt ges samma konkurrensförutsättningar som övriga EU-länder. Furetank Rederi menar att en tonnageskatt skulle vara viktig för rederiet då den underlättar vid beslut om försäljning och nybyggnation av fartyg eller vid förnyelse av tonnaget genom att man köper in befintliga fartyg. Terntank har beställt fyra LNG-fartyg¹⁵³ och planerar att sälja något av de nuvarande fartygen. Detta är något som man enligt rederiet sannolikt inte skulle kunna göra om fartygen fortfarande var svenskflaggade.

Avsaknaden av en svensk tonnageskatt var huvudanledningen till att t.ex. Rederiet valde att flagga ut de två sista svenskflaggade fartygen hösten 2014. Tonnageskatten på Cypern innebär att företaget kan planera mer långsiktigt. Vid en försäljning av ett fartyg kan pengarna behållas i företaget och återinvesteras i ett nytt fartyg vid en senare tidpunkt. Denna möjlighet saknas i dagsläget i Sverige. En svensk tonnageskatt är avgörande för att kunna bedriva verksamheten under svensk flagg. Northern Offshore Services menar att den danska tonnageskatten är en av huvudanledningarna till att rederiet har kunnat växa så snabbt sedan etableringen.

Flera representanter från sjöfartsnäringsen bedömer att en svensk tonnageskatt endast kommer att få en mindre betydelse för branschen. Ett beslut om att införa en svensk tonnageskatt bedöms inte påverka antalet svenskflaggade fartyg i nämnvärd utsträckning. Den stora fördelen med en svensk tonnageskatt är att den kan bidra till att förhindra en fortsatt utflaggning av fartyg.

För att förmå rederier att flagga in fartyg till Sverige krävs sannolikt ett flertal åtgärder som sammantaget förbättrar konkurrensvillkoren i förhållande till andra länder. Rederiet Erik Thun anser att skattens betydelse för svensk sjöfart överskattas då det krävs ytterligare åtgärder för att förmå rederier att flagga in eller flagga tillbaka fartyg till Sverige. Sjöbefälsföreningen menar att det inte går att se en åtgärd isolerat utan att det är de sammantagna effekterna av ett flertal åtgärder som krävs för att vända på utvecklingen när det gäller storleken på framför allt den svenska handelsflottan. Destination Gotland delar denna uppfattning.

¹⁵² Intervju med Wallenius Lines AB 2014-09-17.

¹⁵³ Fartyg som använder flytande naturgas som fartygsbränsle.

Förhoppningsvis skulle en sådan skatt innebära att rederier inte väljer att flagga ut fler fartyg i framtiden. För att förmå rederier att flagga tillbaka fartyg till Sverige igen krävs fler och likaledes kraftfulla åtgärder.¹⁵⁴

Andra rederier menar att det finns en övertro på en svensk tonnagebeskattnings betydelse för svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft. En svensk tonnagebeskattning skulle vara viktig för enskilda rederier som har svenskflaggade fartyg och som avser att förnya tonnaget. Övriga rederier har redan flaggat ut fartygen till länder som medger sådan beskattning.

Sveriges Redareförening anser att ett beslut om tonnageskatt bör forceras och börjar gälla senast fr.o.m. 2017 års taxering. Flera rederier, t.ex. Wallenius Lines, avvaktar med beslut om att flagga in fartyg till Sverige till dess att det fattas ett positivt beslut i frågan. Marin Mätteknik planerar att expandera sin verksamhet, och en svensk tonnagebeskattning skulle innebära förbättrade möjligheter för företaget att nyinvestera i fartyg.

Sammanfattningsvis menar rederinäringen att frågan om en tonnagebeskattning är viktig för svensk sjöfartsnäringens framtid. De stora rederierna, t.ex. Stena och Wallenius, är inte lika beroende av en tonnageskatt som mindre rederier eftersom de har möjlighet till resultatutjämning mellan företag som ingår i samma koncern.

5.1.5 Tonnagebeskattningens betydelse för passagerarsjöfarten

En tonnagebeskattning kommer enligt Sveriges Redareförening att vara betydelsefull för alla fartygstyper, inklusive passagerarfartygen. Det råder en viss oklarhet om vilken betydelse en tonnageskatt kommer att få för den trafik som trafikerar Åland där taxfreeförsäljning förekommer. En utestående fråga när det gäller utformningen av en eventuell svensk tonnagebeskattning är vilka inkomster av transporttjänster utförda genom användandet av fartyg eller tjänster med nära anknytning till användandet av fartyg som ska omfattas av tonnage-systemet. Intäkter från ombordförsäljningen av varor som tas i land kommer sannolikt att dras av när tonnageskatteunderlaget beräknas, dvs. dessa intäkter kommer inte att betraktas som sjöfartsinkomst, vilket kan minska betydelsen av en eventuell tonnageskatt för denna del av färjesjöfarten.¹⁵⁵

Rederiaktiebolaget Eckerö menar att en svensk tonnagebeskattning därför sannolikt inte kommer att få någon avgörande betydelse för rederiets beslut att ersätta de nuvarande passagerarfartygen med nytt tonnage.

Det finns inget som hindrar oss att sätta passagerarfartygen i tonnageskatte-regimen men Skattemyndigheten har indikerat att intäkter från ombordförsäljning av varor inte är att betrakta som sjöfartsinkomst. Motsvarande tolkning har gjorts av den finländska motsvarigheten till Skatteverket som menar att EU:s State Aid Guidelines inte medger att försäljning av varor

¹⁵⁴ Intervju med Destination Gotland 2014-10-21.

¹⁵⁵ Tonnageskatteutredningen (SOU 2006:20) ansåg att taxfreeförsäljning inte skulle ingå i ett svenskt tonnageskattesystem.

ombord som tas i land ska betraktas som sjöfartsinkomst. Skulle motsvarande tolkning gälla i Sverige skulle ett beslut att införa en möjlighet till tonnageskattning sannolikt vara av mindre betydelse för oss.¹⁵⁶

Viking Line delar denna uppfattning och menar att tonnageskatten är av mindre betydelse för passagerarsjöfarten, eftersom rederiets intjäningsmodell i hög utsträckning bygger på ombordförsäljningen.

5.1.6 De danska tonnageskattebestämmelserna

Möjlighet till tonnageskattning infördes i Danmark 2002, var tillämpligt fr.o.m. inkomståret 2001.¹⁵⁷ Den danska tonnageskattningen grundas på en schablonbeskattning av det totala fartygstonnaget i drift hos företaget. För fartyg som omfattas av det danska tonnageskattesystemet ska den beskattningsbara inkomsten beräknas på basis av nettotonnage. Tonnageskatten beräknas på en uppskattad inkomst per 100 ton utifrån varje fartygs nettotonnage och per dag som fartyget är kontrollerat av rederiet enligt en glidande skala. Sedan beskattas den beräknade inkomsten med vanlig dansk bolagsskatt.

Rederier förbinder sig att följa tonnageskattebestämmelserna under tio år om de väljer att beskattas enligt det systemet. Samtidigt kan rederier som väljer att beskattas i enlighet med de allmänna bolagsskattebestämmelserna först efter tio räkenskapsår välja att åter beskattas enligt tonnageskattesystemet. Tonnageskatteordningen är möjlig att tillämpa för rederier som är bolagsskattepliktiga i Danmark. För att ett fartyg ska ingå i tonnageskattesystemet måste det ha ett bruttotonnage på 20 ton eller mer och strategiskt och verksamhetsmässigt drivas från Danmark. En skillnad mellan det danska tonnageskattesystemet och andra system är att det i större utsträckning tillåter inchartrade fartyg.

Förvärvsmässig transport av passagerare eller gods mellan skilda destinationer tonnageskattas under förutsättning att transporter utförs med egna eller inhyrda fartyg. Vissa verksamheter som bedrivs i anslutning till transportverksamheten kan också omfattas av tonnageskattning. Det gäller främst verksamhet som ingår i den samlade transporten till kunderna, såsom inkomst från containeruthyrning, drift av lastnings-, lossnings- och underhållshjälpmedel, bogsering, uthyrning av kontor ombord och drift av biljettförsäljning. Däremot ingår inte fritidsverksamhet som är kopplad till sjöfart, såsom sportdykning eller fiske.

Det finns inget flaggkrav i den danska tonnageskattelagen. Tonnageskattelagen kräver, i enlighet med EU:s riktlinjer, att rederiet i genomsnitt under inkomståret upprätthåller eller ökar andelen tonnage registrerat i en medlemsstat i EU eller EES. Detta krav gäller emellertid inte om minst 60 procent av rederiets bruttotonnage är registrerat i en EU/EES-medlemsstat. Vidare gäller

¹⁵⁶ Intervju med Rederiaktiebolaget Eckerö 2014-11-19.

¹⁵⁷ För en juridisk vägledning om tonnageskattningen se den danska motsvarigheten till Skatteverket, SKAT:s hemsida: <http://www.skat.dk/SKAT.aspx?oID=2049212>.

som huvudregel att rederier inom samma koncern ska välja samma skattesystem.

Tillgångar och obeskattade reserver beräknas vid inträde och beskattas vid utträde. Under förutsättning att rederiet inte ändrar omfattningen på verksamheten avsevärt kommer inte någon uppskjuten skatt att betalas. Innan 2007 beskattades vinster vid försäljning av fartyg, men nu omfattas även detta av tonnageskatten. Det finns inget krav i den danska tonnageskattelagen på att ett företag med tonnagebeskattad verksamhet ska ställa utbildningsplatser till förfogande ombord på sina fartyg. Samtidigt har Danmarks rederiförening sedan augusti 2009 förbundit sig att tillhandahålla praktikplatser för maskinister för behörighet till förste maskinist. Det finns också ett avtal mellan den danska regeringen och landets redare om att tillhandahålla nödvändiga praktikplatser.

5.2 183-dagarsregeln

Huvudregeln är att en förvärvsarbetare betalar skatt i arbetslandet. Möjlighet till skattebefrielse finns enligt den s.k. 183-dagarsregeln när det gäller inkomst av anställningen på ett utländskt fartyg. 183-dagarsregeln innebär att inkomsten av en anställning på ett utländskt fartyg under vissa förutsättningar är skattefri i Sverige. Samtidigt kan beskattning bli aktuell i arbetslandet (flaggstaten) enligt de skatteregler som gäller där. Skatteverket fastställer fyra förutsättningar som måste vara uppfyllda för att inkomsten ska bli skattefri i Sverige.¹⁵⁸

- Fartyget ska vara utländskt.
- Sjömannens vistelse utomlands ska vara i minst 183 dagar sammanlagt under en tolv månadersperiod. Anställningen ombord måste pågå under hela utlandsvistelsen, och de dagar som får medräknas i de 183 dagarna är begränsade till dagar ombord på fartyget.
- Arbetsgivaren ska höra hemma i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES). Detta innebär t.ex. att en arbetsgivare som bedriver verksamhet genom bolag måste ha bildat bolaget i överensstämmelse med en EES-stats lagstiftning. Bolaget måste även ha sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet i en stat inom EES.
- Fartyget ska huvudsakligen gå i oceanfart under kalenderåret.

Sjöbefälsföreningen påtalar att den utflaggade svenska handelsflottan har ändrat karaktär. Tidigare bestod den framför allt av fartyg i s.k. oceanfart, medan en stor andel av de svenska sjöbefälen i dag arbetar i s.k. Europafart. Användningen av 183-dagarsregeln begränsas då den endast kan tillämpas för fartyg som går i s.k. oceanfart, vilket mycket få svenskkontrollerade fartyg gör. Följden blir att en stor andel av de svenska sjöbefälen blir utestängda från att arbeta ombord på dessa fartyg om de samtidigt önskar bo kvar i Sverige. Detta skapar en situation där sjöbefälen lämnar Sverige, vilket ökar risken att de inte heller

¹⁵⁸ <http://www.skatteverket.se/privat/skatter/arbeteinkomst/internationellt/arbetapafartygfartjor/sjoinkomst/inkomstpautlandsktfartyg.4.3dfca4f410f4fc63c8680009960.html>.

i framtiden flyttar tillbaka för att arbeta som sjöbefäl eller med andra uppgifter som kräver maritim utbildning. De svenska befäl som inte arbetar under svensk flagg arbetar i hög utsträckning på svenskägda eller svenskkontrollerade fartyg under annat lands flagg.

I uppföljningen har flera rederier framfört att man i större utsträckning än i dag skulle vilja anställa svensk besättning än i dag ombord på de fartyg som har en utländsk flagg. Problemet är att kostnaderna blir alltför höga beroende på att kraven för att uppfylla 183-dagarsregeln är alltför strikta. Flera rederier, t.ex. Stena, säger att regeln diskvalificerar anställningen av svenska befäl ombord på fartyg i koncernen om de inte går i oceanfart, medan Frederiet säger att deras fartyg går i fjärrfart och därmed inte uppfyller områdesdefinitionerna på oceanfart. Sjöbefälsföreningen anser därför att det är viktigt att skapa ett regelverk som möjliggör för befäl att arbeta under främmande flagg men fortfarande bo kvar i Sverige.

Arbetsmarknadens parter anser att tillämpningsområdet för 183-dagarsregeln för sjömän anställda på flertalet fartygstyper bör utvidgas samtidigt som ansvaret för socialförsäkringar, pensioner m.m. helt lyfts över på parterna. En sådan förändring skulle kunna göras genom att i 3 kap. 12 § inkomstskattelagen ändra ordet ”oceanfart” till ”fjärrfart” så som begreppet definieras i 64 kap. 6 §. Föreningen anser att potentialen är 800 nya jobb för svenska ungdommar, företrädesvis med juniorbefälsbehörighet. Ärendet ligger sedan halvtannat år hos Finansdepartementet för beredning. Det är enligt Sjöbefälsföreningen nödvändigt att regeringen arbetar vidare med förslaget.

5.3 Förslag om ändrade möjligheter till ränteavdrag

Företagsskattekommittén föreslog i sitt slutbetänkande som överlämnades sommaren 2014 ett införande av ett nytt system för bolagsbeskattning.¹⁵⁹ Kommitténs förslag består av två delar. I den första delen föreslås bl.a. en begränsning av avdragen för räntekostnader och andra finansiella kostnader genom att enbart finansiella kostnader som motsvaras av finansiella intäkter får dras av. I praktiken innebär det således ett slopat avdrag för negativa finansnetton. Detta skulle innebära att eget och lånat kapital behandlas skattemässigt lika i de företag som har ett negativt finansnetto.¹⁶⁰

I den andra delen föreslås att det införs ett schablonmässigt avdrag för alla finansieringskostnader – ett s.k. finansieringsavdrag – som uppgår till 25 procent av företagets hela skattemässiga resultat. Detta avdrag ska få göras oavsett om företaget har motsvarande kostnader eller inte och motsvarar för företagen en sänkning av bolagsskattesatsen med 5,5 procentenheter. I utredningen har förslagets effekt på bolagsskatteuttaget beräknats för olika sektorer. Enligt beräkningarna skulle sektorn transport och magasinering, i vilken sjötransporter

¹⁵⁹ SOU 2014:40.

¹⁶⁰ Det kvarstår en skattemässig fördel med lånat kapital för företag som har ett positivt finansnetto.

ingår, få en skatt som är ca 570 miljoner kronor högre än med nuvarande regler. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 januari 2016. Beredning pågår i Regeringskansliet.

Synpunkter på förslaget

Flera aktörer har framfört synpunkter på detta förslag i denna uppföljning. Sveriges Redareförening avstyrker Företagsskattekommitténs förslag och menar att förslaget utan att ett tonnageskattesystem införs i Sverige skulle riskera att medföra att större delen av den kvarvarande svenska handelsflottan flaggar ut. Föreningen menar att negativa konsekvenser sannolikt skulle uppkomma för de rederier som är utsatta för internationell konkurrens. Några av de problem som aktualiseras redogörs för nedan.¹⁶¹

Rederinäringen är en kapitalintensiv bransch med ett stort kapitalbehov och en hög belåningsgrad på fartyg. Den höga belåningsgraden innebär betydande räntekostnader för rederierna. En slopad avdragsrätt för negativa finansnetton skulle därmed få stora konsekvenser för näringen. Stena säger att det är av stor betydelse i vilken utsträckning man kommer att tillåtas att dra av för räntekostnader i framtiden. Om koncernen inte kommer att tillåtas att göra ränteavdrag i samma utsträckning som i dag ökar betydelsen av att införa en svensk tonnageskattning.

Sveriges Redareförening lyfter fram det faktum att rederinäringen till stor del är privatägd. En ökning av det egna kapitalet genom nyemission skulle därmed leda till att man skulle lämna ifrån sig kontrollen av företaget. Skatteförslaget skulle enligt Frederiet slå mycket negativt för företag inom kapitalintensiva näringar såsom rederier med stora investeringar samt stora lån och räntebetalningar som inte har tillgång till eget kapital, dvs. onoterade bolag. Skatteförslaget var en bidragande orsak till att Frederiet valde att flagga ut sina resterande svenskflaggade fartyg under 2014.

Det här är en kapitalintensiv bransch. Företaget har nästan en hundra procentig belåning. Om jag inte hade möjlighet att göra ränteavdrag och samtidigt inte hade en tonnageskatt då kommer företaget att hamna på obestånd. Jag hade ingen möjlighet att avvakta ett beslut om att införa en svensk tonnageskatt. Det var ett synnerligen enkelt beslut att flagga ut. De flesta rederier som finns kvar i Sverige utöver Stena, Wallenius och färjerederierna är mindre familjekontrollerade företag med ofta väldigt hög belåning på sina fartyg. Räntekostnader är den enskilt största kostnad som rederiet har.¹⁶²

Viking Line betonar att en borttagen avdragsrätt på räntekostnader skulle motverka möjligheten att investera i nya fartyg. Rederiverksamhet består till en inte oväsentlig del av in- och uthyrning av företag och lastkapacitet. Sveriges Redareförening tolkar förslaget som att en beräknad räntedel på hyreskostnader kan komma att ingå i avdragsbegränsningarna liksom en räntedel vid ope-

¹⁶¹ Sveriges Redareförening (2014b).

¹⁶² Intervju med Frederiet AB 2014-10-22.

rationell leasing. Om så skulle vara fallet skulle kommitténs förslag få stora negativa konsekvenser för den svenska sjöfarten.¹⁶³

Ett annat problem är enligt Sveriges Redareförening att avdragsbegränsningarna också omfattar valutakursförluster. Detta är problematiskt för internationellt verksamma rederier som oftast får sina intäkter i amerikanska dollar eller euro. Sjöfarten kännetecknas av stora svängningar vad gäller marknadsförutsättningarna, vilket får till följd att resultaten varierar kraftigt över åren. Det är inte ovanligt att flera års dåliga rörelseresultat följs av en kraftig resultatförbättring kommande år. Den föreslagna borttagna avdragsrätten skulle därmed, enligt flera rederier, riskera att slå hårt på den svenska sjöfarten.

¹⁶³ Enligt Sveriges Redareförening råder det också oklarheter om hur en eventuell kalkylerad ränteintäkt/-kostnad vid ut-/inhyrning av skepp ska behandlas vid beräkningen av finansiella intäkter.

6 Bemanningskostnader

Bemanningsreglerna och bemanningskostnaderna påverkas framför allt av beskattningsregler, det lagreglerade anställningsskyddet (LAS) och facketes förhandlingsrätt. Som framgick av tabellen i avsnitt 3.2 varierar bemanningskostnaderna mellan sjöfartens olika delsegment. Bemanningskostnaderna varierar mellan 3 och 18 procent av de totala kostnaderna. Kostnaderna för de svenska rederierna underskattas enligt Copenhagen Economics sannolikt beroende på att dessa inte har samma möjligheter att anställa besättning från låglöneländer som andra länder.

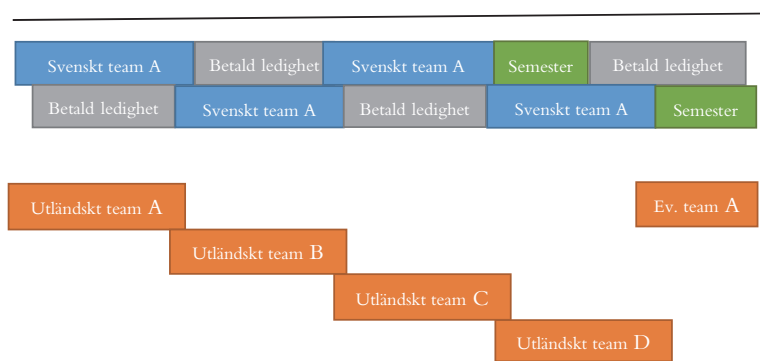
6.1 Tillfälligt anställd personal (TAP-avtal)

Arbetsmarknadens parter har kommit överens om regler för tillfälligt anställd personal, s.k. TAP-avtal, för att hantera den ökande konkurrensen från fartyg flaggade i öppna register och det faktum att allt fler länder inom Europa har vidtagit åtgärder för att stödja och utveckla sina nationella handelsflottor. TAP-avtalet är i grund och botten ett rent bemanningsavtal.

Bestämmelserna regleras i ett avtal för tillfälligt anställd personal (TAP-avtalet) som började gälla 1998. Bestämmelserna ger möjlighet att anställa upp till 50 procent utländsk personal per funktion ombord på svenskflaggade lastfartyg. Avtalet medger en viss flexibilitet då de fastställda nivåerna inte gäller för samtliga befattningar ombord på varje enskilt fartyg utan avser rederiets fartygsflotta. Andelen av besättningen som omfattas av bestämmelserna beslutas i lokala förhandlingar med facket och gäller per befattnings- eller avtalsområde.¹⁶⁴ Skillnaden mellan att ha inhemsk och utländsk besättning i anställning enligt TAP-avtalet åskådliggörs i figuren nedan. Svenska ombordanställda med en rederianställning har betald ledighet under den tid de vistas på land, medan TAP-anställda med en fartygs- eller ombordanställning endast kompenseras för effektiv arbetstid. Detta innebär att antalet anställda i princip måste dubblas när det gäller svenskt anställda jämfört med TAP-anställd personal.

¹⁶⁴ Copenhagen Economics (2012) och Trafikanalys (2013a).

Figur 2 Kostnadsskillnader mellan inhemsk och utländsk besättning anställd enligt TAP-avtalet



Källa: Copenhagen Economics (2012), s. 36.

Under 2010 reviderades tillämpningsavtalen för ett antal rederier. Arbetsmarknadens parter har kommit överens om en höjning av TAP-kvoterna till 75 procent för de Sekoanslutna och en hög grad av flexibilitet när det gäller bemanningen av de befattningar som är anslutna till Sjöbefälsföreningen. Det finns ingen central överenskommelse som reglerar detta, utan förhandlingar förs mellan fackförbunden och rederierna i varje enskilt fall. Sjöbefälsföreningen har inga fastställda procentsatser vad gäller andelen TAP för befälen. Andelen TAP fastställs vid varje enskild förhandling med rederierna, men utgångspunkten är att vara flexibla för att därigenom skapa goda konkurrensförutsättningar. Det innebär i realiteten att Sjöbefälsföreningen godtar en högre andel TAP än för några år sedan. Ett absolut krav vid fastställandet av bemanningen är att befälhavare och tekniska chefer ska ha svenska behörigheter. Föreningen driver också att rederierna ska ha ett visst antal juniorbefattningar, dock inte på enskilda fartyg, för att därigenom säkerställa återväxten av svenska befäl. I dag finns det drygt 400 anställda filippiner på TAP-villkor ombord på svenskflaggade fartyg.

Från Sjöbefälsföreningens sida vill man ha TAP-anställda sjömän från endast *ett* land. Bakgrunden är att man vill ha kunskap om t.ex. det landets arbetsmarknad och socialförsäkringssystem. Det skulle, enligt fackföreningarna, kunna skapa problem om rederier tilläts rekrytera personal från ett flertal olika länder. Sjöbefälsföreningen menar att man då inte skulle kunna ta till vara sjömannens intressen på ett bra sätt.

En generösare tolkning av TAP-reglerna skulle få störst genomslag för de segment där kraven på besättningens nationalitet är låga. I de fall där mervärdeskapandet sker ombord, t.ex. på passagerarfartyg, är det svårare att byta ut svensk besättning mot utländsk dito utan att kvaliteten på de tjänster som erbjuds försämras, t.ex. beroende på språkrav. Bemanningsreglerna har störst betydelse i de segment där konkurrensen framför allt sker utifrån pris, dvs. bulk-, container- och feedersegmenten samt till viss del i tanksegmentet.

Det faktum att bemanningen bestäms av utfallet i den lokala förhandlingen innebär att det faktiska antalet TAP-anställda personer ofta blir betydligt lägre än de överenskomna nivåerna på 75 procent för manskap alternativt alla utom befälhavare och teknisk chef på befälssidan.

Ett rederi som vill börja använda TAP får inte säga upp befintlig personal för att ge plats åt tillfälligt anställd personal. Av det följer att det kan ta tid innan nivåerna uppfylls.

Mindre rederier med ett fåtal fartyg har begränsade möjligheter att balansera andelstalen mellan flera fartyg. Detta innebär att den maximala andelen TAP-avtal blir svår att nå upp till.¹⁶⁵ Seko sjöfolk menar att det vanligtvis inte är något problem att nå upp till maximal TAP för manskapsdelen av besättningen. Relativt få sjöbefäl är enligt Trafikanalys anställda enligt TAP-reglerna. Detta beror på de svenska reglerna om anställningsskydd, som har skapat en tröghet vad gäller rederiernas möjlighet att använda sig av TAP-avtal. Trafikanalys menar att det därför kommer att ta många år innan den möjliga nivån på 75 procent TAP-anställda nås för denna yrkeskategori. En ökning av antalet pensionsavgångar bland sjöbefälen är att vänta under de kommande åren, vilket kommer att möjliggöra en ökad andel TAP på svenska fartyg.¹⁶⁶

6.1.1 Iakttagelser i fråga om TAP-avtalet

Rederierna är eniga om att en av de mest centrala frågorna som påverkar valet av flaggstat rör bemanningen av fartyget. Bemanningkostnaderna är en fråga som sköts av fackföreningarna och rederierna. Ramavtalet om tillfälligt anställd personal från länder utanför EU/EES på särskilda villkor (TAP-avtalet) bedöms vara lika viktigt som sjöfartsstödet när det gäller rederiernas konkurrenskraft.

Sveriges Redareförening menar att flertalet redare ekonomiskt sett torde kunna klara sig på de underhandsöverenskomna TAP-kvoterna för lastfartygen. Enligt Älvtank finns det inte någon fördel med att bemanna fartygen med enbart utländsk personal. Det vore förödande både för rederiet självt och för svensk sjöfart. Rederiet anser att TAP-avtalen tillsammans med sjöfartsstödet innebär att det går att bedriva en konkurrenskraftig sjöfart i Sverige.

Det finns en förståelse hos fackföreningarna för att tillfälligt anställd personal är nödvändigt för att svenskflaggade fartyg ska kunna konkurrera med andra länders flagg. Sjöbefälsföreningen uttrycker det såhär:

Utan TAP-avtal skulle det inte finnas kvar några svenskflaggade lastfartyg. När det gäller besättningskostnaderna i Sverige är de i dag konkurrenskraftiga jämfört med flertalet andra länder.¹⁶⁷

Seko sjöfolk säger att om rederierna skulle börja flagga in fartygen till Sverige igen är Seko beredda att förhandla fram ett avtal där de kräver färre platser på

¹⁶⁵ Trafikanalys (2013a).

¹⁶⁶ Trafikanalys (2014b).

¹⁶⁷ Intervju med Sjöbefälsföreningen 2014-10-07.

fartygen. Förbundet är villigt att ingå avtal med fler rederier om en höjning av andelen TAP-anställda från dagens 50 eller 75 procent till ännu högre nivåer.

Om fler rederier väljer att flagga in fartyg i Sverige så kommer Seko sjöfolk inte att hålla stenhårt på att andelen TAP-anställda maximalt får uppgå till 75 procent. För vartenda fartyg som kommer in under svensk flagg så innebär det att vi får det enklare att acceptera en höjning av andelen TAP-anställda. Ju större inflaggning desto enklare blir det för oss att släppa TAP-kvoterna om det finns garantier att man tar hand om alla som finns i systemet, inklusive skolgångarna som går i sjömansskolorna och befälsutbildningarna. Vi kommer att behandla alla rederier välvilligt för att garantera svenska arbetstillfällen utan att ge avkall på de anställdas sociala förmåner och löner.¹⁶⁸

Seko sjöfolk betonar att man redan i dag kan frångå andelen TAP för ett enskilt företag. Avtalet gäller hela fartygsflottan i ett rederi. Detta är inte minst viktigt för rederier som bedriver oceanfart där fartygen sällan kommer in i svenskt vatten.

Flertalet av de anställda valde enligt Furetank Rederi att följa med när fartygen flaggades ut till Färöarna, och ingen personal behövde sägas upp i samband med utflaggningen. Till följd av naturliga avgångar har andelen anställda med tidsbegränsad anställning ökat med tiden. För vissa befattningar – befälhavare, maskinchef, överstyrmän och ca 50 procent av juniorbefälen (andra styrmän och andremaskinister) – gäller fortfarande anställningsförhållandet 1:1. Furetank opererar nästan uteslutande inom Europa på uppdrag av de stora oljebolagen. Följaktligen är kvaliteten av stor betydelse och man strävar inte efter att minimera bemanningskostnaderna genom att endast ha personal med tidsbegränsad anställning. Cirka 25 procent av besättningen på ett fartyg är européer. Rederiet har 150–160 ombordanställda, och av dessa är ca 40 svenskar. Flertalet anställda som har en tidsbegränsad anställning återkommer regelbundet till rederiet.

Seniorbefälen, dvs. kaptener, förstemaskinister och överstyrmän, ombord på Älvtanks fartyg är svenskar. Därtill har man för återväxtens skull valt att anställa någon svensk andremaskinist och andrestyrmän. All fyra kaptener ombord på de två fartygen började hos rederiet som andrestyrmän. Ett lokalt avtal med Seko innebär att man har 75 procent TAP. Av de Sekoanställda är kockar och reparatörer svenskar, medan övriga faller under TAP-kvoten. Älvtank betonar att den TAP-anställda personalen regelbundet återkommer ombord på fartygen, dvs. trots att det rör sig om TAP-anställda finns det en kontinuitet i anställningen som gynnar både rederiet och de anställda.¹⁶⁹

Sveriges Redareförening konstaterar att kvarvarande rederier med svenskflaggade fartyg på grund av svenska LAS-regler inte kan säga upp svenskt anställda och fullt upp utnyttja TAP-kvoten. Det innebär att enskilda rederier

¹⁶⁸ Intervju med Seko sjöfolk 2014-10-16.

¹⁶⁹ Bemanningsbolaget Net-Ship Management förser bl.a. Älvtank, Donsötank, Sirius Rederi AB och Furetank med personal. Det är därför vanligt förekommande att en person har varit anställd ombord på något av de övriga Donsörederierna.

inte kan anställa tillfälligt anställd personal i den utsträckning som TAP-avtalet medger. De svenska arbetsmarknadsreglerna skapar en inlåsnings effekt som medför att de rederier som väljer att stanna kvar i Sverige får svårt att minska kostnaderna genom att öka andelen TAP-anställda. Ett rederi som väljer att flagga in eller flagga tillbaka till Sverige har inte något sådant historiskt arv och kan därigenom skapa en mer fördelaktig kostnadsbild. Rederi Donsö-tank utnyttjar inte den andelen utländska anställda som man skulle kunna ha enligt TAP-avtalen. I dag är juniorbefälen, t.ex. andremaskinister, svenskar. Detta är ett medvetet val för att säkra återväxten av svenska befäl. Den svaga marknaden medför att det är svårt att nå upp till de TAP-kvoter som man har rätt till enligt avtalet för det övriga manskapet.

Wallenius Lines tror att andelen TAP-anställd personal sannolikt kommer att öka i framtiden på grund av pensionsavgångar eller att personal väljer att säga upp sig. Rederiet menar emellertid att det är viktigt att bibehålla en förhållandevis hög andel svenska maskinbefäl och nautiska befäl, som ett led för att bibehålla den svenska identiteten. Av den anledningen rekryterar man kontinuerligt svenska befäl i stället för utländska befäl. Därtill betonar man att svenska befäl generellt har en mycket hög kompetens som man till viss del är beredd att betala en merkostnad för.

Det bär med sig en merkostnad i form av framförallt bemanningskostnader att flagga svenskt. Samtidigt är det viktigt att betona att vi har en positiv dialog med fackföreningarna både lokalt och centralt. Arbetsmarknadens parter är kapabla att lösa bemanningsfrågorna tillsammans. Fackföreningarna förstår att vi måste ha tillfälligt anställd personal på grund av vår verksamhet oceansjöfart, som är extremt konkurrensutsatt. När det gäller LO-ansluten personal får vi ha 75 procent TAP och för befälen 50 procent TAP. Vi är inte där i dag utan TAP-avtalet utnyttjas för 53 procent av manskapet och 35 procent av befälen.¹⁷⁰

De nuvarande och de högre TAP-kvoterna som diskuteras är enligt flera rederier inte tillräckligt höga för att förmå rederier att registrera fartyg i Sverige. För att kunna konkurrera med andra länder måste ca 75 procent av den sjögående personalen vara TAP-anställda. Den kvoten kan i bästa fall uppnås när det gäller bemanningen ombord på ett enskilt fartyg. Furetank menar att det är problematiskt att TAP räknas på ombordvarande och inte tar hänsyn till att det går två anställningar på varje svensk ombordtjänst. Ett fartyg med 14 befattningar ombord och 75 procent TAP innebär 10 filippinskt anställda och 8 svenskt anställda, vilket i realiteten innebär att ca 60 procent av de anställda är tillfälligt anställd personal.

Om vi skulle flagga in fartygen skulle vi behöva extraanställa svensk personal. Antalet anställda skulle behöva öka med 15–20 personer, vilket inte skulle vara ekonomiskt försvarbart.¹⁷¹

Förutom de faktiska bemanningskostnaderna betonar Stena att kvaliteten är viktig när det gäller bemanningen av fartygen. Nationaliteten på besättningen

¹⁷⁰ Intervju med Wallenius Lines AB 2014-09-17.

¹⁷¹ Intervju med Furetank Rederi AB 2014-12-11.

ska alltså inte spela någon roll. Dagens TAP-avtal tvingar företaget att ha ombordsvenskar i en utsträckning som innebär att det är svårt att konkurrera på marknaden. Ett problem är att det finns en inlåsnings effekt i det nuvarande avtalet som gör att det är svårt att nå upp till 50 procent TAP-anställda, eftersom de ombordanställda tenderar att vara kvar i koncernen, samtidigt som ett fartyg som flaggas in till Sverige direkt skulle kunna fylla TAP-kvoten för både befäl och besättningsmän. Stena anser att det faktum att fackföreningarna godkänner TAP-kvoter på 75 procent är positivt. Den nuvarande skillnaden i bemanningskostnader mellan ett svenskt fartyg och ett fartyg flaggat i ett annat land med mer förmånliga villkor är den enskilt viktigaste förklaringen bakom ett beslut att flagga ut.

I Finland reglerar ett ramavtal mellan Rederierna i Finland och sjöfacken möjligheten till rederivisa förhandlingar om blandbesättningar. En del av besättningen kan enligt överenskommelsen bestå av sjöfolk utanför EU eller EES som anställs med tidsbundna avtal på internationella löne- och arbetsvillkor. Överenskommelsen från 2009 motsvarar TAP-avtalen i Sverige. I nuläget omfattas ett trettiotal fartyg under finsk flagg av blandbesättningsavtal. Blandbesättningsavtalet kommer sannolikt att användas mer frekvent i framtiden. En nyligen träffad överenskommelse mellan Rederierna i Finland och sjöfacken (Finlands Skeppsbevälsförbund, Finlands Maskinbevälsförbund och Finlands Sjömans-Union) innebär att Bore under 2015 kommer att införa s.k. blandbesättningar på alla sina finskflaggade fartyg.¹⁷² Om fler rederier ges möjligheten att utnyttja blandbesättningsavtalet innebär det, enligt Sveriges Redareförening, att finländska rederier kommer att förbättra sin konkurrenskraft i jämförelse med svenska rederier.

6.1.2 TAP och passagerarsjöfarten

I slutet av 1990-talet förhandlade Sveriges Redareförening och Svenska maskinbefälsförbundet om bemanningsanpassningar m.m. på svenska fartyg. Ramavtalet innefattade inte passagerarfartyg och inte heller fartyg övervägande sysselsatta i inrikestrafik.¹⁷³ TAP-avtalet omfattar således inte passagerarsjöfarten.

Frågan om ett TAP-avtal för passagerarsjöfarten har inte drivits aktivt av sjöfartsnäringen, men den förestående omstruktureringen av passagerarfärjetrafiken aktualiserar enligt flera rederier frågan hur man ska kunna hantera de kostnadsökningar som branschen står inför. Viking Line menar att det i framtiden är nödvändigt med ett TAP-avtal också för passagerarsjöfarten för att kunna möta konkurrensen från rederier som genom sådana avtal har lägre bemanningskostnader.¹⁷⁴ Destination Gotland delar denna uppfattning och säger

¹⁷² <http://www.sjofartstidningen.se/blandbesattning-pa-bore-fartyg/>.

¹⁷³ <http://www.sjobefalsforeningen.se/index.php/hem/avtalloner/ovriga-avtal/tap-avtal/11-avtal-a-loener/101-protokoll-roerande-tillfaellt-ombordanstaellda>

¹⁷⁴ I dagsläget finns inga TAP-avtal för svensk- eller finskflaggade passagerarfärjor.

att det sannolikt i längden inte går att undvika TAP för färjor, något som t.ex. Tyskland har infört.

Bemanningskostnaderna för att ha estnisk och lettisk personal är 30–40 procent lägre än motsvarande svenska eller finländska kostnader. Destination Gotland uttrycker det enligt följande:

På längre sikt så blir vi tvungna att anpassa oss för någon form av TAP-lösning också på färjorna. I annat fall kommer vi inte att kunna konkurrera om denna trafik. Färjebranschen står inför en gigantisk utmaning under de kommande åren. Svaveldirektivet innebär att de färjor som trafikerar Östersjön hamnar i ett pressat ekonomiskt läge. Rederierna kan inte öka biljettpriserna för att kompensera för den väntade ökningen av bränslekostnaderna som kommer att ske under 2015 [...] En av åtgärderna som återstår är att försöka minska personalkostnaderna genom att flagga ut.¹⁷⁵

Viking Line poängterar att frågan måste lösas i samförstånd med fackförbunden men betonar samtidigt att det överutbud av konkurrerande färjerederier som är etablerade på marknaden innebär att kostnaderna måste sänkas. Samtidigt påtalar flera av rederierna att möjligheterna att komma överens om ett avtal försvåras av att flertalet av Seko sjöfolks medlemmar arbetar ombord på dessa fartyg. Utflaggningen av svenska fartyg har inneburit ett minskande antal arbetstillfällen på den nationella sjöarbetsmarknaden, dock har antalet arbetstillfällen inte minskat i lika hög utsträckning beroende på att utflaggningen framför allt har gällt lastfartyg med färre antal anställda ombord.¹⁷⁶

Ett TAP-avtal också för passagerarfärjetrafiken lär sannolikt krävas för att garantera fortlevnaden på sikt. Vårt syfte är att rädda arbetstillfällen. Det vi kan se utifrån ett branschperspektiv är att rederiernas kostnader har ökat kraftigt samtidigt som införtjänningen endast ökar i takt med inflationen. I slutändan handlar det om huruvida det ska finnas svenskflaggade passagerarfartyg.¹⁷⁷

Det vore enligt Rederiaktiebolaget Eckerö möjligt att TAP-avtalen också omfattade passagerar- och färjetrafiken. Samtidigt är det enligt rederiet viktigt att ha i åtanke att en stor andel av besättningen ombord på dessa fartyg med kundkontakt behöver kommunicera på framför allt svenska. Detta innebär att en stor andel av besättningen måste vara svenskspråkig. Vissa personalkategorier, t.ex. köks- eller städpersonal, skulle kunna omfattas av TAP. Om TAP för passagerarsjöfarten inte är en framkomlig väg ställer det enligt rederiet krav på andra åtgärder som förbättrar konkurrenskraften.

Poängen är att det är helt naturligt att ha dem [fartygen M/S Eckerö och M/S Birka Paradise] registrerade i Sverige, men det finns fortfarande möjligheter att förbättra konkurrenskraften mot andra flaggor utan att nödvändigtvis försämra de anställdas nettoinkomst.¹⁷⁸

¹⁷⁵ Intervju med Destination Gotland 2014-10-21.

¹⁷⁶ Trafikanalys (2014b).

¹⁷⁷ Intervju med Viking Line AB 2014-10-29.

¹⁷⁸ Sjöfartstidningen (2014a), Helt naturligt att ha fartyg registrerade i Sverige, s. 57.

Ett konkurrerande färjerederi till Rederi Gotland – Gotlandsbåten – planerade och fick tillstånd att starta en rutt mellan Visby och Västervik under sommarsäsongen 2014. På grund av reparationer kunde det cypriotiskt flaggade fartyget med grekisk driftsbesättning och svensk cateringbesättning inte starta sin verksamhet. Bemanningen av färjor som går i europeisk trafik regleras av Internationella Transportarbetarfederationens (ITF) s.k. Atenpolicy. I den policyn framgår det att besättningar som är anställda på färjor som går i trafik mellan europeiska länder ska omfattas av anställningsvillkor vilka i genomsnitt är likställda med eller bättre än dem som är tillämpliga i de berörda länderna. I de fall de tillämpliga anställningsvillkoren i länderna avsevärt skiljer sig från varandra ska de berörda medlemsförbunden komma överens om att använda de högre villkoren eller tillsammans fastställa de villkor som ska gälla.

Sådana etableringar är tillåtna förutsatt att rederierna följer svenska kollektivavtal när det gäller bl.a. avlösningssystem för att tillvarata arbetstagarnas möjlighet till sammanhängande ledighet. Även om svenska kollektivavtal skulle gälla innebär det i princip halverade bemanningskostnader jämfört med ett svenskflaggat fartyg på grund av avlösningssystemet. Den utestående frågan är hur sådana etableringar kommer att påverka svenskflaggade passagerarfartyg i framtiden. Rederi Gotland menar att etableringar av utlandsflaggade passagerarfartyg med totalt sett bättre konkurrensvillkor i form av skatteregler och bemanningskostnader innebär att svenskflaggade passagerarfartyg kommer att få svårare att konkurrera. Stena säger att avsaknaden av motsvarande TAP-avtal för passagerarfärjorna upplevs som problematiskt och sannolikt har bidragit till att antalet färjor och färjelinjer har minskat i norra Europa under senare år.

När det gäller TAP-kvoter för passagerarfartyg eller möjlighet att anställa personal på lokala avtal har i uppföljningen konstaterats att EU:s statsstödsregler och den svenska stödförordningen inte medger att sjöfartsstöd betalas ut för personer som kommer från land utanför EES om de arbetar på färjor.

Beaktat stödreglerna innebär detta i realiteten att bruttolönen för en person från land utanför EES måste vara lägre än nettolönen för en anställd som är skattskrivna i ett EES-land.¹⁷⁹

Den faktiska lönen för EES-anställd personal respektive TAP-anställd personal ligger på något så när samma nivå. Samtidigt innebär effekten av det svenska avlösningssystemet att lönekostnaden för EES-anställda är drygt den dubbla jämfört med TAP anställda.

6.2 Ett svenskt internationellt skeppsregister

Det har i uppföljningen framkommit att näringen har behov av ytterligare åtgärder för att skapa konkurrenskraftiga bemanningskostnader för framför allt de större rederierna. För att väsentligt förbättra konkurrensförutsättningarna

¹⁷⁹ Intervju med Sveriges Redareförening 2014-11-24.

menar flera rederier att det skulle vara nödvändigt att införa ett internationellt sjöfartsregister i Sverige. Ett internationellt register innebär att fartygen kan fortsätta att använda den egna flaggan men att sjöfolket kan anställas på s.k. lokala villkor eller hemlandsvillkor, dvs. svenska kollektivavtal skulle således inte gälla för de ombordanställda. Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen motsätter sig ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS). De menar att ett sådant register kränker förenings- och förhandlingsrätten, eftersom de nekas att teckna kollektivavtal. Ett sådant register skulle enligt Seko sjöfolk sätta viktiga delar av arbetsrätten ur spel.

Frågan har relativt nyligen utretts som en åtgärd för att minska bemanningskostnaderna. Slutsatsen var att SIS inte bör införas i Sverige då det skulle kräva arbetsrättsliga förändringar som står i strid mot internationella konventioner som Sverige har ratificerat. Därtill skulle en förändring av arbetsrätten, enligt utredningen, kunna leda till att fler branscher efterfrågar likande regelförändringar.¹⁸⁰ Alla andra länder som har internationella register bryter sannolikt mot dessa konventioner.

Frågan drivs inte längre samordnat från rederiernas sida. Enligt Sveriges Redareförening är frågan om ett internationellt register inte längre något man aktivt driver. Motståndet från fackföreningarna är alltför hårt och TAP-kvoterna medger att man i relativt hög utsträckning minskar skillnaderna i bemanningskostnader mellan svenska och utländska rederier.

Flera rederier instämmer i denna bedömning och är eniga om att det för närvarande saknas tillräckligt stöd inom branschen för att driva frågan om att införa ett internationellt register i Sverige. Andra rederier menar att frågan om ett SIS delvis har reducerats till att vara en ickefråga beroende på att många rederier har valt att flagga ut sina fartyg. Transatlantic menar t.ex. följande:

Frågan om ett internationellt register i Sverige drivs inte längre aktivt av rederierna, eftersom man redan har flaggat ut fartygen. Problemet är att en betydande inflaggning av fartyg sannolikt inte kommer att komma till stånd om inte ett internationellt register också införs i Sverige. Bemanningkostnaderna utgör en så hög andel av rederiernas driftskostnader av ett fartyg så det går inte att kompensera genom andra kostnadsreducerande åtgärder.¹⁸¹

Rederierna är eniga om att en av svensk sjöfarts komparativa fördelar har varit den välutbildade personalen som har varit internationellt eftertraktad. Skillnaderna i kompetens hos personal från olika länder har enligt vissa rederier emellertid minskat rejält, vilket har fått till följd att rederier kan rekrytera likvärdig kompetens till en avsevärt lägre kostnad. Några rederier, t.ex. Sirius Rederi och Termtank, hävdar att det är nödvändigt att införa ett SIS i första hand för lastfartygen för att därigenom minska bemanningkostnaderna. En sådan åtgärd bedöms också vara nödvändig, eftersom rederier bygger upp sin verksamhet utifrån kompetens och inte nationalitet.

¹⁸⁰ SOU 2010:73.

¹⁸¹ Intervju med Transatlantic AB 2014-11-06.

Det är orimligt att svenska fackförbund ska ha åsikter kring kompetensförsörjningen ombord på svenska fartyg när det är ITF (Internationella Transportarbetarefederationen) som har denna roll på internationell nivå. Det går inte att ha ombordanställda som följer ett fyra-veckors system på ett fartyg som går cross Atlantic. Han hinner en resa över Atlanten innan han måste åka hem igen.¹⁸²

6.3 Skillnader i bemanningskostnader

Trots att det har blivit möjligt att anställa personal i Sverige enligt TAP-avtalet kvarstår det faktum att villkoren är mer fördelaktiga i många konkurrentländer.¹⁸³ Flera rederier påtalar att genom att utnyttja nettolönesystemet och maximera TAP-kvoten går det att bedriva verksamheten under svensk flagg. Uppföljningen visar att möjligheten att anställa tillfällig personal kombinerat med sjöfartsstödet innebär att skillnaderna i bemanningskostnader mellan svenskflaggade och utländskflaggade fartyg minskar. Copenhagen Economics beräkningar visar att löneskillnaderna uppgår till 20–30 procent mellan en svensk och TAP-anställd besättning.

I realiteten är kostnadsbesparingen ännu högre för svenska rederier när de anställer utländsk besättning, eftersom svenska anställda får lön och sociala förmåner även under den tid de är lediga eller vistas på land (rederianställning), och TAP-anställda endast ersätts för effektiv arbetstid (fartygs- eller ombordanställning). Den avgörande kostnadsskillnaden mellan Sverige och länder som har internationella register är att det går 2,1–2,3 personer per befattning i ett svenskt system, medan det endast går 1,2–1,3 personer per befattning i ett internationellt system. Avlösningssystemet och inte lönekostnaden för den enskilda besättningsmedlemmen är den huvudsakliga anledningen till att svenskflaggade fartyg totalt sett har högre bemanningskostnader än andra länder. En följd av systemet är att ett rederi måste ha 46 ombordanställda (faktor 2,3 anställda per befattning) för att driva ett svenskflaggat lastfartyg med 20 befattningar, medan motsvarande fartyg som går under många andra flaggor klarar sig med 20 ombordanställda.

Detta innebär att antalet årsanställda per fartyg i princip kan halveras om rederiet anställer ny utländsk personal efter varje tjänstgöringsperiod. Den sammanlagda merkostnaden för rederier med svensk personal på svenska löneavtal har beräknats uppgå till 300–500 miljoner kronor för hela den svenskflaggade flottan per år.¹⁸⁴

Enligt Seko sjöfolk får en svensk matros ca 22 000–23 000 kronor netto per månad. Detta innebär för rederiet en totalkostnad per månad för en position på ca 45 000 kronor. En fullbetald filippinsk matros har ca 18 000 kronor i nettolön per månad. Merkostnaderna för att bemanna en position med anställda som är anställda med svenska avtalsvillkor är således ca 27 000 kronor per månad

¹⁸² Intervju med Sirius Rederi AB 2014-11-05.

¹⁸³ Trafikanalys (2013a).

¹⁸⁴ Tillväxtanalys (2010).

(netto). Seko sjöfolk betonar att kostnaderna för bemanningen emellertid endast är en mindre andel av rederiernas totala kostnader. De största kostnadsposterna är kapitalkostnader och bränslekostnader.¹⁸⁵ Normalbesättningen på ett lastfartyg är tolv personer, varav fem är Sekoanställda. Det innebär, enligt Seko sjöfolk att merkostnaderna i bemanning i slutändan blir relativt måttliga. Förbundet betonar att denna slutsats gäller än mer om rederierna ges möjlighet att öka andelen TAP-anställda till 75 procent för delar av besättningen.

Trots nettolönesystemet och TAP-avtalen tillkommer enligt Wallenius Line en relativt betydande merkostnad för att flagga svenskt.

Vi kan jämföra vad det kostar att ha ett fartyg flaggat i Sverige och jämför vad det kostar att ha samma fartyg flaggat i Singapore. Skillnaderna är ungefär 1 500-1 700 dollar om dagen året runt för ett fartyg om vi har TAP-anställd personal ombord och erhåller sjöfartsstöd.¹⁸⁶

För de utflaggade fartygen betalar Transatlantic de lönenivåer som ITF har förhandlat fram. Lönetarifferna kan skilja sig åt i olika delar av världen. Den avgörande kostnadsskillnaden är att svenska anställda arbetar 1:1, t.ex. fyra veckor ombord växlas med fyra veckor hemma, vilket innebär att det krävs minst två anställda i det svenska systemet. Transatlantics kostnad för två andrestyrmän, inklusive sjöfartsstödet, uppgår till 900 000 kronor per år. En ersättare från Filippinerna kostar i stället 240 000–280 000 kronor per år. Ett seniorbefäl i form av en kapten tjänar motsvarande 50 000 kronor per månad. Nettolönekostnaden är något högre för en motsvarande svensk kapten.

Stora rederier uppges inte ha behov av samma regelverk som mindre rederier, vilka framför allt är verksamma i norra Europa. De större rederierna opererar i högre utsträckning i utomeuropeiska farvatten, s.k. oceanfart, och är i ännu högre utsträckning än mindre rederier utsatta för en extrem kostnadskonkurrens. Skillnaderna i driftskostnader mellan stora kostnadsminimerande rederier och mindre rederier kan uppgå till 20–25 procent. Sirius Rederi menar att även mindre rederier pressas av sina kunder, dvs. fraktägarna, att flagga ut för att minska kostnaderna.

Sirius Rederi menar att den enskilt största anledningen bakom beslutet att flagga ut till Danmark var de svenska bemanningskostnaderna. Mer specifikt var det kostnaderna för att uppfylla tjänstepensionsavtalet ITP för sjöbefäl som aktualiserade beslutet. Denna kostnad uppgick varje år till 500 000–700 000 kronor per fartyg.

En skeppare i Sirius tjänar 47 000 netto per månad. Personen arbetar 1:1 enligt de danska reglerna, vilket innebär att han eller hon arbetar fyra veckor och sedan är ledig i fyra veckor. Samtidigt finns det ett tryck från fartyg som är flaggade i öppet register med halva kostnaden jämfört med t.ex. danskflaggade fartyg. Det ska jämföras med att vissa rederier i Sverige får betala cirka 70 000 per månad och arbetar enligt systemet 1:2. Det är inte konstigt att det är svårt att konkurrera under svensk flagg.¹⁸⁷

¹⁸⁵ Kapitalkostnader och bränslekostnader är desamma för alla rederier, oavsett flagg.

¹⁸⁶ Intervju med Sveriges Redareförening 2014-11-24.

¹⁸⁷ Intervju med Sirius Rederi AB 2014-11-05.

Samtidigt betonar Sirius Rederi att om man skulle välja att flagga in fartygen till Sverige igen skulle villkoren 1:1 gälla. Detta skulle kunna vara tillräckligt för mindre rederier, men det skulle inte i tillräcklig utsträckning förbättra konkurrensförutsättningarna för rederier som bedriver oceanfart.

Enligt Terntank var merkostnaden för att flagga svenskt ca 1 miljon kronor per fartyg och år när beslutet togs att flagga ut. Merkostnaden som beror på en kombination av flera orsaker, t.ex. löneskatten, pensionsvillkoren och avlösningssystemet, ligger enligt rederiet på ungefär samma nivå i dag. En inflaggning av fartygen till Sverige skulle innebära att antalet anställda skulle vara tvunget att öka från dagens 180 till närmare 240–250 på grund av 1:1-systemet. En anledning till varför Erik Thun och Furetank Rederi valde att flagga ut fartygen till Färöarna var det nordiska dubbelbeskattningsavtalet från 1996. Enligt avtalet ska skatt på inkomst betalas i det land där arbetet sker. De anställda har bruttolöner, och den inbetalda skatten återbetalas efter sju dagar för utländska ombordanställda. Lösningen blir fördelaktig för både rederiet och de anställda eftersom pensionsavsättningen blir skattefri eftersom den läggs på lönen. Skattetekniskt gäller att beskattning av företagets vinster ska ske i det land där verksamheten bedrivs. Detta gäller även om fast representation i form av kontor etc. finns i det andra landet.¹⁸⁸

Innan den finansiella krisen 2009 hade Ahlmark Lines svenskflaggade fartyg.¹⁸⁹ Rederiet beräknade att kostnaderna för att driva verksamheten vidare med svenskflaggade fartyg skulle bli väsentligt högre än om man tog in fartyg på time charter. Kostnadsbesparingen var 25–40 procent delvis beroende på att de egna fartygen var obelånade och det var en överetablering på marknaden, vilket innebar att det var enkelt att hitta mycket fördelaktiga time charter-avtal vid den tidpunkten. En fortsatt svenskflaggad verksamhet skulle innebära högre kostnader för bemanning, underhåll och avskrivningar. Rederiet tog därför ett aktivt beslut att sälja de befintliga fartygen. I dag är rederiet delägare i fyra fartyg. En annan fördel med att sälja fartygen var att flexibiliteten ökade för rederiet. I dag ser marknaden väsentligt annorlunda ut, och kostnadsskillnaden mellan time charter och att äga fartygen själva med svensk flagg är väsentligt lägre. Den största skillnaden består i högre bemanningskostnader. Rederiet tittar för närvarande på möjligheten att åtminstone delvis ersätta inhyrningen av tonnage med egna fartyg. Detta beslut och huruvida de kommer att få svensk flagg beror på hur förutsättningarna kommer att utvecklas, inte minst bemanningskostnaderna.

Det är enligt Seko sjöfolk viktigt att man beaktar de totala kostnaderna, dvs. också reparation och underhåll, och inte enbart fokuserar på en kostnadspost – bemanningen. Om man gör det minskar skillnaden i merkostnader för ett

¹⁸⁸ Pahlsson R. (2003).

¹⁸⁹ Ahlmark Lines AB är verksam inom linjetrafik och kontraktsfart mellan Väner/Norrlandskusten och Storbritannien, Tyskland, Nederländerna och Frankrike. Företaget har flera linjeavgångar med skogs- och stålprodukter varje vecka till Storbritannien och från Norrlandskusten linjeavgångar varannan vecka till Storbritannien. För fartygens drift och bemanning ansvarar det nederländska bolaget Marin Ship Management Member Management Facilities Group.

svenskflaggat fartyg jämfört med ett utlandsflaggat fartyg betydligt. Seko sjöfolk anser att det svenska systemet med social-, anställnings- och arbetsmiljötrygghet innebär att de ombordanställda tar ett större ansvar om de vet att de ska arbeta med saker som de tidigare har underhållit. Det innebär att manskapet har incitament att göra ett noggrannare arbete jämfört med en anställd som har en tidsbegränsad anställning.

Det kan i slutändan enligt Seko sjöfolk innebära en kostnadsfördel att driva verksamheten under svensk flagg. Sveriges Redareförening menar att även om det finns visst fog för detta påstående saknas beräkningar som kan verifiera denna ståndpunkt. Det finns ingen enhällig syn i frågan bland rederierna, och det går därmed inte att säga något om förhållandet på generell basis. Det är också svårt att hävda att bara för att en anställd har annan nationalitet än svensk skulle underhållskostnaden för fartyget på varv stiga. Sveriges Redareförening menar att rederierna när de beslutat om de ska flagga ut fartyg eller inte har gjort en sammanvägning av olika faktorer och kommit fram till att totalbesparingen är så stor att en utflaggning är motiverad.

6.3.1 Skillnader i bemanningskostnader mellan tre olika fall

Nedanstående exempel visar bemanningskostnaderna för ett vanligt förekommande, medelstort, tankfartyg. Skillnaderna i bemanningskostnader redovisas för tre fall i tabellen nedan: helsvensk besättning, TAP 50:50-besättning och ITF-TCC, dvs. ett fartyg i öppet register.¹⁹⁰ Hänsyn är tagen till sjöfartsstödet vid beräkningen av bemanningskostnaden för den helsvenska besättningen och TAP 50:50-besättning. Den stora skillnaden i kostnader mellan fallen beror på att de svenska ombordanställda har en rederianställning och de TAP-anställda har en fartygs- eller ombordanställning. Detta innebär att antalet svenskt anställda minst (se ovan schablon 2,3 svenskt anställda per befattning) måste dubblas (avlösningsavtal 1:1) jämfört med att ha TAP-anställd filipinsk personal och bemanning enligt ITF-TCC.

¹⁹⁰ Internationella Transportarbetarfederationens (ITF) överenskommelse om bemanningskostnaderna (Total Crew Cost, TCC) är en vedertaget accepterad lönenivå ombord på fartyg flaggade i öppna register.

Tabell 6 Bemanningskostnad per månad för ett tankfartyg, grupp 10, 12 mans besättning*

	Svensk besättning skattemässig "fjärrfart"	TAP 50:50-besättning skattemässig "fjärrfart"	ITF-TCC** 2014 års nivå
	Svensk (2 i befattning)	Svensk (2 i befattning)	Filippinsk (1 i befattning)
Befälhavare	110 320	110 320	43 106
Teknisk chef	110 320	100 320	39 262
Överstyrman	82 686	82 686	28 161
1:e fartygsingenjör	82 686		32 526
2:e styrman	75 286		25 856
2:e styrman (man har två andrestyrman)	75 286		25 856
Kockstuert	54 451	54 421	14 907
Matros	52 493	52 493	13 455
Matros	52 493	52 493	13 455
Matros	52 493		15 347
Matros	52 493		15 347
Motorman	52 493		15 347
		452 734	130 279
Totalsumma	843 471	583 012	266 360
		498 007	143 307
Totalsumma inklusive avtalsenliga sociala avgifter 10 %	927 818	641 314	
		398 406	121 811
Totalsumma med hänsyn tagen till skatteeffekt på 20 % resp. 15 %	742 254	520 217	

* Europaavtal, avlösningsavtal 1:1 (8,7 timmar per dag), TAP-avtal manskap (8,7 timmar per dag), TAP-avtal befäl (ingen fastställd timarbetstid).

** Total Cost Coverage, Lönerna har räknats om till kursen 1 USD=7,45 SEK.

Källa: Information erhållen inom ramen för denna uppföljning.

En korrekt uppskattning innebär att bemanningskostnaderna måste räknas upp med ca 10 procent för de fartyg som bemannas med en helsvensk besättning respektive en TAP 50:50-besättning för att hänsyn ska tas till tillkommande avtalsreglerade sociala avgifter. Arbetsgivaren behöver emellertid inte heller betala in preliminärskatt (preliminärskatten är den ena komponenten i sjöfartsstödet, den andra är de lagstadgade socialavgifterna, detta är inräknat i lönekostnaderna i tabellerna) för dessa besättningar, vilket i realiteten innebär en

minskning av bemanningskostnaden på 20 procent för svenskt anställda och 15 procent för TAP-anställda.¹⁹¹

Som framgår ovan är kostnaden för en helsvensk besättning nästan tre gånger så som för en besättning som ersätts enligt ITF-TCC. En TAP 50:50-besättning innebär att bemanningskostnaden minskar betydligt till lite över 500 000 kronor per månad, medan motsvarande kostnad för ett fartyg flaggat i ett öppet register uppgår till 266 000 kronor per månad. Det är denna kostnad som många svenskflaggade rederier konkurrerar mot.

De svenska rederier som har möjlighet att följa ITF-TCC-nivåerna för svenskkontrollerade fartyg har vanligtvis något högre kostnader. Detta beror på att delar av besättningen, t.ex. befälhavare, tekniska chefer och ofta ytterligare någon juniorperson på upplärning, har en ersättning som ligger på en högre nivå än vad som anges av ITF-avtalet. Det ska samtidigt poängteras att rederier och fackföreningar har kommit överens om högre TAP-kvoter för de ombordanställda än de som anges i exemplet ovan. Detta innebär att merkostnaden för bemanningen för svenskflaggade fartyg kan komma att bli lägre än vad tabellen indikerar.

6.4 Det danska internationella skeppsregistret

Danmark har ett nationellt fartygsregister, Dansk Almindeligt Skibsregister (DAS), och ett internationellt sådant, Dansk Internationalt Skibsregister (DIS). Det nationella registret omfattar framför allt passagerarfärjor i inrikes trafik och fiskefartyg.

Det danska internationella skeppsregistret (DIS) har funnits sedan 1988.¹⁹² Registret tillkom för att motverka att danska rederier flaggade ut fartygen till tredjeländer. Bemanningsreglerna har ändrats vid flera tillfällen för att stimulera tillväxten i den danska sjöfartssektorn. Efter en regelförändring 2011 tillåts i dag att redare med fartyg under dansk flagg låter upp till 40 procent av dessa fartyg ha en befälhavare utan EU/EES-medborgarskap. Befälhavare samt däck- och maskinbefäl på fartyg i DAS-registret ska ha ett danskt sjönäringsbevis.¹⁹³

För att ett fartyg ska registreras och segla under dansk flagg ska fartygets ägare som huvudregel vara dansk medborgare, men för EU- och EES-medborgare gäller särskilda regler. Fartygen i registret för dansk flagg går under dansk lag. Reglerna i DIS är baserade på internationella krav och förpliktelser och hänvisar till de konventioner som antagits av IMO och ILO. Både danska och utlandsägda företag får registreras i DIS, dock gäller för danska rederiföretag

¹⁹¹ Personer som inte har väsentlig anknytning till Sverige och inte vistas här stadigvarande kan beskattas enligt SINK (särskild inkomstskatt för utomlands bosatta).

¹⁹² <https://www.retsinformation.dk/FORMS/r0710.aspx?id=160627>.

¹⁹³ Kostnaderna för det danska statsstödet för tonnageskatteordningen och DIS-ordningen har beräknats, även om siffrorna är behäftade med en relativt stor osäkerhet. Den danska tonnageskatten beräknas uppgå till 103 miljoner danska kronor 2014. Omfattningen av det danska statsstödet i samband med utvidgningen av DIS-ordningen 2008 beräknas uppgå till omkring 600 miljoner danska kronor. Beräkningar av stödets omfattning för 2014 visar att stödet enligt DIS-ordningen för sjöfolk uppgår till 672 miljoner danska kronor (SOU 2015:4).

att minst två tredjedelar av styrelsen ska bestå av danska medborgare, och när det gäller EU- eller EES-ägda rederier ska fartygen ha sin kommersiella och strategiska drift i Danmark genom en utpekad representant stationerad i Danmark. Rederier från tredjeländer ska ha minst 20 procent danskt ägarskap eller inflytande i företaget. Undantag från dessa nationalitetskrav medges i särskilda fall. En majoritet av de fartyg som registreras i DIS ägs av danska rederier eller andra danska ägare.

Andra krav på fartygen är att de ska gå i passagerarfart eller handelsfart och ha ett bruttotonnage över 20. Pråmar, läktare, flytkranar och liknande räknas också som fartyg i registret. Passagerarfartygen får inte enbart gå mellan danska hamnar, men det finns inte längre något krav på internationell fart. Fartyg som enligt den danska sjölagen anses som bareboat och som befraktas av en redare får registreras i DIS i upp till fem år.

7 Sjöfartsstöd

Olika former av finansiella stöd är ett av de nationella ramvillkor som anses ha en central betydelse för rederiernas konkurrenskraft. Nedan redogörs för sjöfartsstödet utformning och dess betydelse för svensk sjöfartsnäring.

7.1 Sjöfartsstödet utformning

Riksdagen beslutade 2001 att införa ett sjöfartsstöd för att ge den svenska sjöfartsnäringen konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders sjöfartsnäringar.¹⁹⁴ Andra argument som framfördes var den betydelse som ett svenskt bibehållet sjöfartskunnande har för centrala svenska områden som sjösäkerhet och miljöfrågor samt Sveriges möjligheter att även vidare vara en pådrivande kraft i det internationella arbetet när det gäller dessa områden. Liknande regelsystem finns i de flesta andra EU-länder, t.ex. Tyskland, Nederländerna, Finland och Danmark.

Sjöfartsstöd lämnas enligt en förordning till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för lagstadgade arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift för samtliga ombordanställda som arbetar på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg i viss trafik.¹⁹⁵ Därtill kan stöd medges för sjömän anställda på last- och passagerarfartyg som används i inrikestrafik om trafiken är upphandlad av staten. Stödet, som tillgodogörs arbetsgivaren genom kreditering av arbetsgivarens skattekonto som har upprättats enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483), innebär att rederierna inte behöver betala inkomstskatt och sociala avgifter för de ombordanställda. Sjöfartsstödet bidrar därmed till att sänka rederiernas bemanningskostnader med i storleksordningen 35–40 procent.¹⁹⁶ Enligt förordningen kan stöd lämnas till fysiska och juridiska personer och till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg. Fartygen ska i sin näringsverksamhet användas i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden.

¹⁹⁴ Prop. 2000/01:127, bet. 2001/02:TU3. Sjöfartsstödet ersatte ett statligt rederistöd som fanns under perioden den 1 januari 1997 till 31 december 2001 (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU01, rskr. 1996/97:117). Stödet reglerades i förordningen (1996:1559) om statligt stöd till svensk sjöfart och utgick med dels ett belopp som motsvarade den preliminära skatt som arbetsgivaren gjort avdrag för på de ombordanställdas löner, dels 58 000 kronor på årsanställda som ett bidrag till de sociala kostnaderna. Inget bidrag lämnades för den del av skatteavdraget som avsåg den allmänna pensionsavgiften. En viktig skillnad mellan rederistödet och sjöfartsstödet var att den senare stödformen var begränsad till att gälla för lastfartyg. Propositionen föregicks av en trepartimotion (Motion 2000/01:T661) där vikten av snabba åtgärder för att bevara den svenska färjesjöfarten svensk betonades.

¹⁹⁵ Förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Sjöfartsstöd lämnas för sjömän med belopp som motsvarar det skatteavdrag enligt skatteförfarandelagen (2011:1244) som arbetsgivaren gjort på sjöinkomster samt kostnader för arbetsgivaravgifter enligt 2 kap. socialavgiftslagen (2000:980) och allmän löneavgift enligt 1 § lagen (1994:1920) om allmän löneavgift på dessa inkomster.

¹⁹⁶ Copenhagen Economics (2012).

Delegationen för sjöfartsstöd prövar frågor om statligt stöd till svensk sjöfart. I ansökan om sjöfartsstöd ska bl.a. anges vilket fartyg ansökan omfattar, hur många utbildningsplatser den sökande kan erbjuda på fartyget och vilka försäkringar som gäller för fartyget och dess drift. Vidare gäller att underlag för fastställande av stödbelopp ska lämnas till Delegationen för sjöfartsstöd varje månad.¹⁹⁷

Ett antal förutsättningar ska vara uppfyllda för att sjöfartsstöd ska kunna beviljas.

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

7.2 Utökning av sjöfartsstödet till fler fartygskategorier

Från och med den 1 juni 2014 ändrades sjöfartsstödet inriktning till att kunna omfatta fler fartygskategorier än last- och passagerarfartyg som huvudsakligen går i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten.¹⁹⁸ Breddningen av sjöfartsstödsförordningens tillämpningsområde innebär att forskningsfartyg, mätfartyg, bogserbåtar, kabelläggingsfartyg, servicefartyg till offshoreverksamhet, rörlägningsfartyg, kranfartyg, mudderverk m.m. kan beviljas sjöfartsstöd. I övrigt måste fartyget vara registrerat i det svenska registret, ställa utbildningsplatser till förfogande och ha försäkringar och sjömännens löner måste vara s.k. sjöinkomst. Syftet med ändringen var att åstadkomma bättre konkurrensvillkor för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden genom att fler fartyg kan berättigas sjöfartsstöd inom ramen för EU:s bestämmelser om statligt stöd till sjöfartsnäringen.¹⁹⁹ Trafikanalys menar att det breddade sjöfartsstödet framför allt kan komma att ha betydelse för mindre fartyg.²⁰⁰ Regeringen angav följande skäl till förslaget:

Bland de allmänna mål för statligt stöd som anges i EU:s riktlinjer nämns bl.a. att stödet ska bidra dels till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna, dels till att upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart. Den svenska handelsflottans minskning de senaste åren innebär inte bara färre fartyg i det svenska registret utan medför också en utarmning av den svenska sjöfartskompetens som behövs för bl.a. rekrytering av lotsar och inspektörer liksom för att

¹⁹⁷ <http://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/Sjofartsstod>.

¹⁹⁸ Regeringen ansökte och fick godkännande från EU-kommissionen att utvidga förordningen som styr vilka fartygstyper som kan få sjöfartsstöd. Se förordningen (2014:232) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.

¹⁹⁹ Prop. 2012/13:144, bet. 2012/13:TU19.

²⁰⁰ Trafikanalys (2014b).

Sverige ska kunna fullfölja sina åtaganden i de internationella sjöfartsorganen. Dessutom berörs andra till sjöfarten knutna verksamheter på ett negativt sätt. Regeringen anser att det av konkurrensskäl är av vikt att möjligheterna för svenska fartyg att få sjöfartsstöd utökas. I syfte att bidra till konkurrensneutralitet för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden bör stödets inriktning därför utvidgas.²⁰¹

Vidare anför regeringen att skillnader i konkurrensförutsättningar mellan Sverige och andra länder medförde att många rederier utnyttjade andra länders fartygsregister för att därmed minska kostnaderna.

7.3 Remissynpunkter på sjöfartsstödet

Flertalet remissinstanser stödde det ursprungliga förslaget att införa ett sjöfartsstöd 2001 medan Riksskatteverket, Konkurrensverket och Statskontoret avstyrkte förslaget. Riksskatteverket menade bl.a. att skattekontosystemet skulle bli alltför svåröverskådligt om olika stöd ska hanteras där, och Konkurrensverket och Statskontoret avstyrkte förslaget med hänvisning till allmänna konkurrenspolitiska skäl.²⁰²

Förslaget att utvidga sjöfartsstödet till att avse samtliga fartygstyper som kan omfattas av EU:s riktlinjer på området välkomnades av flertalet remissinstanser. Flera remissinstanser, däribland t.ex. Sveriges Redareförening, Sjöbefälsföreningen och Sjöfartens Arbetsgivareförbund, menade att stödet är en förutsättning för att svenskflaggad sjöfart ska kunna konkurrera internationellt. Seko välkomnade förslaget och påpekade att även rena inrikes sjötransporter av passagerare och gods samt exempelvis bogsverksamhet kan komma att bli utsatta för internationell konkurrens. Konkurrensverket avstyrkte förslaget och argumenterade att stöd riskerar att leda till en försämrad konkurrens på marknaden. Mer specifikt menade verket att stöd riskerar att leda till att de stödberättigade minskar sina ansträngningar att uppnå långsiktig bärkraftighet. Stödåtgärder bör enligt Konkurrensverket begränsas till konstaterade marknadsmisslyckanden och vara begränsat i tid och förenat med villkor.²⁰³

7.4 Förväntade konsekvenser av förslagen

Regeringen uppskattade i propositionen i samband med sjöfartsstödet införande att nedsättningen av skatter på årsbasis skulle uppgå till totalt ca 1,3 miljarder kronor beräknat på storleken på den svenskflaggade handelsflottan. Tabellen nedan visar beloppet uppdelat mellan last- och passagerarfartyg samt mellan skatter och sociala avgifter.

²⁰¹ Prop. 2012/13:144, s. 7.

²⁰² Prop. 2000/01:127.

²⁰³ Prop. 2012/13:144. Samtidigt bör poängteras att statsstöd medges enligt EU:s statsstödsregler beroende på att sjöfartsnäringen enligt kommissionen är utsatt för en global konkurrens som riskerar medlemsstaternas maritima kompetens och möjligheten att försörja medlemsländerna med sjötransporttjänster.

Tabell 7 Nedsättning av skatter vid ett införande av sjöfartsstöd

	Skatt (mnkr)	Avgifter (mnkr)
Lastfartyg	345	420
Passagerarfartyg	230	290

Källa: Prop. 2000/01:127, s. 8.

En utvidgning av sjöfartsstödet skulle enligt den preliminära uppskattning som redovisades i en promemoria från Näringsdepartementet, innebära att ett trettio-tal specialfartyg skulle kunna omfattas av det utvidgade stödet. Den genomsnittliga bemanningssiffran per fartyg uppskattas till ca 10 personer, vilket innebär att fartygen sammanlagt skulle ha en sammanlagd bemanning på ca 300 personer som skulle omfattas av det utökade stödet. Ett genomsnittligt utbetald stöd på 200 000 kronor per år och person innebär att det utvidgade stödet beräknas kosta 60 miljoner kronor per år. Delegationen för sjöfartsstöd menade emellertid att antalet specialfartyg inte är så stort som angavs i det remitterade förslaget.²⁰⁴

7.5 Utfall

Sedan sjöfartsstödet infördes den 1 oktober 2001 har effekterna av stödet redovisats årligen. Mellan åren 2001 och 2010 utvärderade Rederinämnden effekten av bidrag till svensk sjöfart. Myndigheten lades ned den 31 december 2010.²⁰⁵ Ansvar för att självständigt pröva frågor om bidrag till svensk sjöfart togs över av Delegationen för sjöfartsstöd, ett särskilt beslutsorgan inom Trafikverket, den 1 januari 2011. Delegationen för sjöfartsstöd har i uppgift att pröva frågor om statligt stöd till svensk sjöfart och att följa upp den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation.

I tabellen nedan redogörs för effekterna av införandet av sjöfartsstödet åren 2002–2013. Redovisningen avser antal behandlade ansökningar om sjöfartsstöd, utbetald sjöfartsstöd samt antal utbildningsplatser som har ställts till förfogande. Genomgående för alla åren poängteras att beslutet att införa sjöfartsstödet har bidragit till att förbättra de svenska rederiernas ekonomiska situation och en stärkt konkurrensförmåga. Detta framgår också av att det utbetalda sjöfartsstödet ökade mellan åren 2002 och 2009 med totalt ca 540 miljoner kronor. Detta innebär en ökning av antalet helårsanställda sjömän med ca 1 600.

I samband med redovisningen av effekten av bidrag till svensk sjöfart 2009 noterar Rederinämnden att ett flertal rederier upplever att det svenska registret inte är konkurrenskraftigt i förhållande till ett flertal register i våra grannländer. Det framgick av att totalt 24 fartyg flaggades ut till andra register medan endast 5 fartyg registrerades i det svenska registret. Utflaggningen ansågs bero

²⁰⁴ Ibid.

²⁰⁵ Rederinämnden sorterade under Näringsdepartementet och hade till uppgift att pröva frågor om statligt sjöfartsstöd till svensk sjöfart.

på den pressade ekonomiska situation som sammanföll med den kraftiga konjunkturedgången under 2009.²⁰⁶

Den pressade ekonomiska situationen för svensk sjöfart innebar att den kraftiga utflaggningsen fortsatte i oförminskad takt under de därpå följande åren. Rederinämden poängterade att sjöfartsstödet för många rederier utgör skillnaden mellan vinst och förlust och att stödet därmed kan antas ha en bromsande effekt på utflaggningsen.²⁰⁷ Takten i utflaggningsen minskade något under 2013 när elva fartyg med svensk flagg omflaggades till andra register samtidigt som fyra fartyg registrerades i det svenska registret.²⁰⁸

Som framgår av tabellen nedan minskade det utbetalda sjöfartsstödet åren efter konjunkturedgången 2009. Utflaggningsen har inneburit att statens skatteutgifter för sjöfartsstödet minskade med 445 miljoner kronor åren 2009–2013. År 2013 beviljades i princip samma stödbelopp som när stödet infördes för mer än tio år sedan. Med hänsyn tagen till inflationen mellan åren 2002 och 2013 har det faktiskt utbetala sjöfartsstödet således i själva verket minskat i reella termer.²⁰⁹

²⁰⁶ Rederinämden (2010).

²⁰⁷ Delegationen för sjöfartsstöd (2011), (2012) och (2013).

²⁰⁸ Delegationen för sjöfartsstöd (2014).

²⁰⁹ KPI var 314,06 (2013) och 272,8 (2001), vilket innebär att inflationen var 15,1 procent enligt beräkningen $(314,06 - 272,8) / 272,8$.

Tabell 8 Effekterna av sjöfartsstödet åren 2002–2013

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Antal behandlade ansökningar om sjöfartsstöd enligt förordning (2001:770)	956	898	845	800	749	703	728	714	633	566	533	456
Antal sökande rederier									61	52	48	43
Beviljat sjöfartsstöd (mnr)	1 390	1 537	1 677	1 699	1 705	1 772	1 892	1 926	1 819	1 712	1 672	1 483
Omräknat i antal helårsanställda sjömän	7 660	8 378	8 871	7 973	8 427	8 504	8 827	9 255	8 639	8 184	7 727	6 934
Antal utbildningsplatser som har ställts till förfogande	–	400	420	410	479	453	456	460	410	363	314	284

Källor: Rederinämden (2003), (2004), (2005), (2006), (2007), (2008), (2009) och (2010), Delegationen för sjöfartsstöd (2011), (2012), (2013) och (2014).

Av Trafikanalys analys av sjöfartsstödet effekter framgår att antalet rederier som ansökt och fått sjöfartsstöd har minskat från ett hundratal rederier när det statliga rederistödet infördes till cirka hälften.²¹⁰ Antalet rederier som ansöker om sjöfartsstöd har därefter, vilket framgår av tabellen ovan, fortsatt att sjunka. År 2013 ansökte 43 rederier om sjöfartsstöd.

Av tabellen nedan framgår att stödbeloppen för alla segment utom färjesjöfart minskade mellan åren 2011 och 2012. Samtidigt som antalet stödberättigade rederier har minskat har i stället det genomsnittliga stödet per rederi ökat. Stödet per rederi har enligt Trafikanalys ökat från omkring 5 miljoner kronor 1997 till 34 miljoner kronor per rederiföretag år 2012.²¹¹ I absoluta tal står storrederierna och färjesjöfarten för ca 75 procent av sjöfartsstödet.²¹²

²¹⁰ Trafikanalys (2013b).

²¹¹ Ibid.

²¹² Copenhagen Economics (2012).

Tabell 9 Fördelning av stöd mellan segment, totalt och per rederi, 2011 och 2012

Segment	Storrederi	Tanker	Torrlast	Färjesjöfart	Management	Totalt
Antal rederier						
År 2012	3	16	6	8	7	40
(år 2011)	(3)	(18)	(7)	(8)	(8)	(44)
Stödbelopp, mnkr						
År 2012	620	131	31	648	222	1653
(år 2011)	(669)	(162)	(31)	(604)	(234)	(1 702)
Stöd per rederi, mnkr						
år 2012	207	8	5	81	32	41
(år 2011)	(223)	(9)	(4)	(76)	(29)	(39)

Källa: Trafikanalys (2013a), s. 16.

Trots att lönsamheten enligt Trafikanalys ökade något 2012 jämfört med 2011 befinner sig lönsamheten fortfarande på en historiskt låg nivå. Trafikanalys undersökning visar att vinstmarginalerna generellt sett har förbättrats och att avkastningen (räntabiliteten) på såväl eget som totalt kapital förbättrades mellan åren. Rederibranschens resultat efter finansiella poster (inklusive krediterade stödbelopp) var för 2012 sammanlagt 2,85 miljarder kronor, vilket ska jämföras med 2,97 miljarder kronor året innan. En fördjupad analys visar att stora skillnader förekommer mellan olika segment inom rederibranschen. Den stora förändringen mellan åren är att färjesjöfarten uppvisar ett positivt resultat 2012. Det krediterade stödbeloppet som en andel av omsättningen är oförändrat 4,0 procent både för 2011 och 2012.

Sjöfartsstödet är framför allt av stor betydelse inom segmenten färjesjöfart och management. Trafikanalys lyfter fram det faktum att om stödet exkluderas skulle vinstmarginalerna vara kraftigt negativa för dessa båda segment. Totalt sett skulle endast storrederierna uppvisa en positiv vinstmarginal om sjöfartsstödet exkluderas. Samma bild framkommer när rörelseresultatet per anställd analyseras. Som framgår av tabellen nedan uppvisar samtliga segment ett positivt medianvärde för rörelseresultatet, dock uppvisar endast segmentet storrederi ett positivt rörelseresultat om stödet exkluderas.

Trafikanalys drar slutsatsen att sjöfartsstödet har en fortsatt stor betydelse för lönsamheten. Utan sjöfartsstödet skulle vinstmarginalen ha varit negativ för alla segment i rederibranschen under hela perioden 2007–2012 utom för storrederierna som endast under ett år uppvisade en negativ vinstmarginal under denna period. Storrederierna är emellertid ofta verksamma inom flera av sjöfartsnäringsens delsegment, vilket innebär att inte alla enskilda delar nödvändigtvis skulle uppvisa ett positivt resultat utan sjöfartsstödet. Sjöfartsstödet har störst betydelse för de delsegment som har minst möjlighet att minska sina bemanningskostnader genom att öka andelen utländsk arbetskraft.²¹³

²¹³ Copenhagen Economics (2012).

Tabell 10 Resultatmått per segment och finansiella nyckeltal för rederier som mottagit sjöfartsstöd 2011 och 2012

	Stor- rederi	Tanker	Torrlast	Färje- sjöfart	Management	Totalt
Nettoomsättning						
År 2012	33 561	2 620	195	4 016	803	41 195
(år 2011)	(33 556)	(2 911)	(184)	(4 507)	(1 069)	(42 227)
Rörelseresultat						
År 2012	4 964	24	5	95	-92	
(år 2011)	(5 362)	(81)	(-23)	(-124)	(-60)	(5 238)
Resultat e. finansnetto						
År 2012	2 826	17	-5	107	-95	
(år 2011)	(3 134)	(25)	(-33)	(-94)	(-62)	(2 970)
Krediterat stödbelopp						
År 2012	620	131	31	648	222	
(år 2011)	(669)	(162)	(31)	(604)	(234)	(1 702)
Krediterat stödbelopp som andel av omsätt- ningen						
År 2012	1,8 %	5,0 %	16 %	16 %	2,7 %	4,0 %
(år 2011)	(2,0 %)	(5,6 %)	(17 %)	(13 %)	(22 %)	(4,0 %)
Vinstmarginal						
År 2012	6,3 %	3,5 %	2,9 %	0,8 %	0,0 %	0,3 %
Vinstmarginal (exkl. stöd)						
År 2012	4,9 %	-5,3 %	-11,4 %	-29 %	-51 %	-13,5
Rör. resultat per anst. tkr						
År 2012	323	37	81	5	0	5
Rör. resultat per anst. tkr (exkl. stöd)						
År 2012	282	-81	-102	-170	-238	-155

Källor: Trafikanalys (2013a), s. 21–22.

Sjöfartens Utbildningsinstitut (SUI) har under åren förmedlat de utbildningsplatser som rederierna erbjuder till sjöfartshögskolorna i Göteborg och Kalmar och sjöfartsgymnasieskolor. Institutet meddelade i slutet av 2009 att de upplevde svårigheter att placera ut befälselever då behovet av utbildningsplatser hade ökat.²¹⁴ Året därefter lyfte Rederinämnden fram det faktum att utbudet av utbildningsplatser hade minskat i takt med utflaggnings.²¹⁵ Antalet utbildningsplatser som rederierna ställde till förfogande låg relativt stabilt under ett antal år, men i samband med konjunkturedgången 2009 kan observeras en kraftig nedgång i antalet tillgängliga utbildningsplatser. Mellan åren 2009 och 2013 minskade antalet utbildningsplatser med 176, vilket motsvarar nästan 40 procent.

²¹⁴ Rederinämnden (2010).

²¹⁵ Delegationen för sjöfartsstöd (2011).

Sjöfartsstödet anses ha bidragit till att behålla rederiföretag och sjöfartskompetens i Sverige och har dessutom genererat en betydande serviceverksamhet av olika slag kring näringen. Det faktum att andra EU-länder stöder sjöfartsnäringen motiverar det svenska stödet, i annat fall skulle utflaggningsen öka. Därtill betonas att en absolut förutsättning för att behålla den maritima kompetensen är att det finns en betydande svenskflaggad handelsflotta. Vid valet av flagg beaktar rederierna inte bara bemanningskostnaderna utan tar också hänsyn till andra faktorer såsom klassning, inspektion, rekrytering av personal, bolagsbeskattning och pensionskostnader.

7.6 Iakttagelser om sjöfartsstödet

I Utredningen om tonnageskatt och andra stöd till sjöfartsnäringen ingick utöver att analysera möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige också att se över andra befintliga stöd för sjöfartsnäringen.²¹⁶ Utredningen kom fram till att den nuvarande ordningen för stöd till sjöfartsnäringen enligt förordningen om sjöfartsstöd fungerar bra och är konkurrenskraftig i förhållande till andra länders bemanningsstöd. Av den anledningen anser utredningen att stödet ska vara oförändrat till sitt innehåll, med undantag för att stödet minskas något för att finansiera en del av kostnaderna för tonnageskattesystemet.

Det råder en enighet bland de rederier som opererar fartyg under svensk flagg att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna bedriva verksamheten. Wallenius Lines betonar att rederiet utan sjöfartsstödet med största sannolikhet inte skulle ha ett enda svenskflaggat fartyg. Kostnaderna skulle öka i alltför hög utsträckning för att man skulle kunna bedriva en affärsmässigt sund verksamhet.

Flera rederier poängterar att det svenska sjöfartsstödet är konkurrenskraftigt jämfört med andra länder som har motsvarande stöd.

Stödet innebär att Stena Lines har möjlighet att anställa svenska sjömän. Utan sjöfartsstödet skulle det inte gå att driva de svenskflaggade färjorna.²¹⁷

Passagerarfartygen har en högre bemanning än lastfartygen. På grund av den högre bemanningen är kostnaderna för de ombordanställda den enskilt högsta kostnaden för att driva passagerarfartygen. Rederiaktiebolaget Eckerö säger att sjöfartsstödet nettokostnadssystem av den anledningen är nödvändigt för att få ekonomi i verksamheten. Rederi Gotland menar att sjöfartsstödet innebär att man får en balanserande post till de högre bemanningskostnader som kollektivavtalen medför. De svenska och finländska sjöfartsstöden är enligt Viking Line i princip likvärdiga. Viking Line menar att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna bedriva färjetrafik på Östersjön.

²¹⁶ SOU 2015:4.

²¹⁷ Intervju med Stena AB och Stena RoRo 2014-11-06.

7.6.1 Utökningen av sjöfartsstödet

Breddningen av sjöfartsstödet till fler fartygskategorier var välkommet, enligt Sjöbefälsföreningen och Sveriges Redareförening. Beslutet har också fått som effekt att ett antal fartyg har flaggats in till Sverige.

Marin Mätteknik (MMT) poängterar också sjöfartsstödet betydelse för att de ska kunna bedriva verksamheten med svenskflaggade fartyg.²¹⁸ Rederiet hade sjöfartsstöd fram till september 2009 då reglerna ändrades och endast betalades ut till fartyg som fraktar passagerare eller gods. Det slopade stödet innebar ca 15-20 miljoner kronor i ökade lönekostnader för företaget och att företaget tvingades varsla anställda och flagga ut fartyg.

MMT har sju fartyg i sin flotta, varav tre som är berättigade till sjöfartsstöd. Företaget betonar att utökningen av sjöfartsstödet till att omfatta fler fartygstyper än bara last- och passagerarfartyg är oerhört betydelsefullt för företaget. Detta skapar möjlighet för företaget att expandera sin verksamhet. Hösten 2014 flaggades ett fartyg tillbaka till Sverige från Färöarna. Övriga fartyg är inte stödberättigade av olika anledningar: fartyg hyrs in med annan flagg eller opereras av behörighetsskäl under brittisk flagg, och ett fartyg är för litet för att kunna beviljas stöd.

Rederiet har 250 anställda, varav en stor andel naturvetare, t.ex. biologer, geologer och oceanologer.²¹⁹ De större fartygen har uppemot 70 personer ombord, varav driftbesättningen är 11–12 personer. Resterande personer ombord samlar in och tolkar data. Alla personer ombord utgör underlag för beräkning av sjöfartsstödet. Besättningen och de som samlar in data arbetar 1:1 (ute en månad och därefter hemma en månad). Besättningen som tolkar data (30–40 procent av de anställda) arbetar två veckor ombord på fartygen, två veckor på kontoret och därefter har två veckors ledighet. Endast arbetet ombord på fartygen berättigar till sjöfartsstöd. Totalt sett får företaget sjöfartsstöd för ca 120 anställda.

7.6.2 Kvarvarande brister med sjöfartsstödet

Uppföljningen visar att en kvarvarande brist med sjöfartsstödet är att det endast gäller för fartyg som överstiger 100 bt. Detta beror på att den svenska stödförordningen är kopplad till ett antal andra lagrum och särskilt inkomstskattelagens 64 kap. 3 §. Konsekvensen av denna begränsning är enligt Sveriges Redareförening att ett antal mindre fartyg inom nya affärsområden i sjöfartsnäringen inte kan flagga svenskt trots att de ägs av svenska rederier.²²⁰ Som påpekades ovan var t.ex. ett av MMT:s fartyg för litet för att ha rätt till sjöfartsstöd.

²¹⁸ Marin Mätteknik utför bl.a. sjömätning, kartläggning av havsbotten och undervattensinspektioner. Företaget bedriver verksamhet både i Sverige och utomlands. Merparten, 90 procent, av verksamheten består av tjänsteexport. Bland kunderna återfinns t.ex. statliga myndigheter som Sjöfartsverket, vindkraftföretag och olje- och gasföretag.

²¹⁹ Av dessa är 60–70 anställda i Storbritannien.

²²⁰ Ändringen i 64 kap. 3 § bör, enligt Sveriges Redareförening, även omfatta den kommande tonnageskatten.

Denna begränsning utgör ett hinder för t.ex. Northern Offshore Services att flagga svenskt. Alla fartyg som är utsatta för internationell konkurrens är berättigade till sjöfartsstöd. Detta innebär att rederiets fartyg skulle kunna beviljas stöd. Problemet är att flera av rederiets fartyg är för små tonnamässigt i förhållande till inkomstskattelagens regler och understiger 100 bt. Detta är en av de viktigaste anledningarna till att rederiet inte har valt att bedriva sin verksamhet med svensk flagg.

Det går inte att driva verksamheten med en svensk flagg utan att ha netto-lönekostnad för besättningen.²²¹

Ett annat problem med sjöfartsstödet utformning, enligt Sjöbefälsföreningen, är att Delegationen för sjöfartsstöd inte utfärdar förhandsbesked.

Om man planerar att flagga in ett specialfartyg som faller under det utökade sjöfartsstödet vill man gärna veta om man har rätt till sjöfartsstöd i Sverige. Sådana förhandsbesked ges inte i dag [...] Frågan är viktig då det inte alltid är klart vilka yrkeskategorier ombord som anses som sjömän. I slutändan kan det röra sig om stora pengar för ett rederi och av den anledningen är det viktigt att man erhåller besked tidigt i processen. I annat fall är risken stor att man på grund av osäkerheten avstår från att flagga in.²²²

Sveriges Redareförening menar att ytterligare ett problem som visat sig efter det att det utvidgade sjöfartsstödet har trätt i kraft är en alltmer återhållsam inställning från Delegationen för sjöfartsstöd när det gäller tillämpningen av sjöfartsstödet, t.ex. kriterierna för huruvida fartyg bedriver operativ affärs-mässig verksamhet eller inte. Vidare anser Sveriges Redareförening att branschen borde vara representerad i Delegationen för Sjöfartsstöd. Det beror på att Delegationen bör stärkas med sjöfartskompetens, något som helt saknas för närvarande.

Rederi Gotland och Sjöbefälsföreningen menar att man inom ramen för Europeiska kommissionens riktlinjer om statligt stöd till sjötransport²²³ kan öka stödet till branschen, bland annat medger reglerna att stöd utbetalas för sjömannens hemresor, något som inte gäller för svenska sjömän i dag. Detta skulle bidra till att skapa en positiv tillväxt inom sjöfartsnäringen.

Av riktlinjerna framgår bl.a. att den högsta stödnivå som kan tillåtas är en sänkning till noll av inkomstskatt och statliga socialavgifter för sjöfolk. I riktlinjerna specificeras att summan av det stöd som beviljas inte får överstiga totalbeloppet av inbetalade skatter och socialavgifter för sjöfartsverksamhet och sjöfolk. Sjöbefälsföreningen anser att en skillnad mellan den engelska originaltexten och den svenska översättningen innebär att löneskatten sannolikt också skulle kunna omfattas av sjöfartsstödet.²²⁴ Enligt Sjöbefälsföreningen skulle det innebära 70–80 miljoner kronor per år i minskade kostnader för sjöfartsnäringen. Sveriges Redareförening delar denna synpunkt.

²²¹ Intervju med Northern Offshore Services AB 2014-11-06.

²²² Intervju med Sjöbefälsföreningen 2014-10-07.

²²³ Europeiska kommissionen (2004).

²²⁴ Den engelska originaltexten medger "a reduction to zero of taxation and social charges for seafarers".

7.7 Sjöfartsstödet i Danmark

Det danska sjötransportstödet innebär att ägare till fartyg registrerade i DIS inte behöver betala socialavgifter och inkomstskatt för sjöfolk som arbetar ombord på dessa fartyg. Besättningens löner beskattas alltså inte och i stället utbetalas en nettolön. Reglerna gäller förutom lastfartyg sedan 2000 också för färjor i utrikestrafik som är registrerade i DIS. Sedan 2008 omfattar det danska sjötransportstödet även muddrings- och kabellägningsverksamhet, förutsatt att fartyget är över 20 bt.²²⁵

Enligt danska kollektivavtal för fartyg registrerade i DIS omfattas enbart danska medborgare som bor i Danmark eller som genom EU-medborgarskap kan likställas med sådana. För fartyg som är registrerade i DIS kan kollektivavtal ingås av fackföreningar med medlemmar i andra länder. Rederier som har DIS-registrerade fartyg kan därmed anställa utländska sjömän och på så sätt tillämpa sådana löne- och anställningsvillkor som gäller i de anställdas hemländer. Personer som är bosatta i Danmark har dock samma möjlighet att omfattas av kollektiva fackliga avtal som danska medborgare.

²²⁵ <https://skat.dk/SKAT.aspx?oID=1976792>.

8 Övriga finansiella stöd

Utöver sjöfartsstödet förekommer andra finansiella stöd till sjöfartsnäringen. Nedan redogörs för Svenska Skeppshypoteks finansiering av fartyg för svenska rederier eller utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande och stöd för att skapa praktikplatser till sjöfartsutbildningen.

8.1 Svenska Skeppshypotek

Svenska Skeppshypotek är en statlig organisation som förser rederier med lån.²²⁶ Det saknas en formell ägare, aktier och bolagsordning. Den speciella associationsformen och avsaknaden av en formell ägare innebär enligt Svenska Skeppshypotek att det ibland kan uppstå en viss otydlighet i kommunikationen med ansvarigt departement. Ett antal kriterier reglerar deras utlåningsverksamhet.²²⁷

- Utlåning kan göras för att finansiera fartyg för svenska rederier eller utländska rederier med betydande svenskt intresse eller inflytande.
- Lånet ska vara slutbetalt då fartyget uppnår 20 års ålder.
- Lånetiden är maximalt 15 år.
- Lån får endast lämnas om det finns betryggande säkerhet i form av inteckning i svenskt eller utländskt fartyg eller tillgodohavande hos eller garanti från staten, bank eller kreditmarknadsföretag.
- Lån kan lämnas för upp till 70 procent av fartygets värde alternativt i särskilda fall med upp till 80 procent av fartygets värde.
- För att särskilt måna om den mindre skeppsfarten kan lån lämnas med upp till 90 procent av fartygets värde. En eventuell förlusttäckning för den ökade risken mellan 70 och 90 procent garanteras av en fond och en statlig garanti.
- Utlåning sker i utländsk eller svensk valuta med rörlig eller fast ränta och individuell räntesättning tillämpas.

Svenska Skeppshypotek agerar helt affärsmässigt, och man upplever inte att man har något stöduppdrag gentemot de svenska rederierna. Kunderna bedöms endast utifrån deras kommersiella verksamhet, t.ex. kassaflöde i verksamheten och ägarnas kompetens. Det finns inget krav på att rederiverksamheten ska bedrivas av ett svenskt rederi, dock är flaggstaten och dess jurisdiktion viktig i riskbedömningen. Svenska Skeppshypotek erbjuder en mycket hög belåningsgrad i jämförelse med affärsbankerna som vanligtvis belånar upp till 60 procent av fartygets värde. Svenska Skeppshypotek kan bevilja finansiering också vid anskaffningen av mindre fartyg, liknande Waxholmsbolagets skärgårdsbåtar och mindre lastfartyg för kust- och inlandstrafik.

²²⁶ Verksamheten regleras i lagen (1980:1097) om Svenska skeppshypotekskassan.

²²⁷ <http://www.svenskaskpeppshypotek.se/finansiering>.

En anledning till Svenska Skeppshypoteks starka ställning på utlåningsmarknaden är att de endast arbetar gentemot sjöfarten. Detta är en avgörande skillnad gentemot affärsbankerna som riktar sig mot i princip alla branscher. Svenska Skeppshypotek menar att detta innebär att man är bättre på att göra riskbedömningar, vilket möjliggör en relativt hög belåning av fartygen. Detta har inneburit att kreditförlusterna historiskt sett har varit praktiskt taget noll.

Svenska Skeppshypotek har ca fem miljarder kronor i utstående krediter, medan utlåningstaket ligger på 15–20 miljarder kronor. Under 2013 utbetalades lån på totalt 401 miljoner kronor, vilket ska jämföras med 126 miljoner kronor året dessförinnan. Utstående lånefordringar uppgick till totalt 4 773 miljoner kronor 2013, varav 222 miljoner kronor avsåg lån till den mindre skeppsfarten som förutom säkerhet i form av inteckning i skepp också hade en tilläggsäkerhet i fondmedel och statens garanti. Mindre och medelstora rederier med begränsade finansiella resurser har det svårare att finansiera nya fartyg än större och kreditvärdigare rederier. Svenska Skeppshypotek kan därför spela en större relativ betydelse när det gäller utlåningen till dessa rederier.²²⁸ Trafikanalys konstaterar också att Svenska Skeppshypotek är en viktig aktör som bidrar till små och medelstora rederiers konkurrenskraft. Samtidigt betonar myndigheten att andra länder har betydligt gynnsammare finansieringsregler och villkor, t.ex. uppmuntrar den tyska bolagslagen till investeringar i tyska rederier och som en reaktion på de skärpta svavelkraven när det gäller bränslen har Finland infört ett särskilt riktat investeringsstöd på 30 miljoner euro som utgår till teknologi för att rena avgasutsläpp.²²⁹ En konsekvens av de skärpta miljökraven är att det kan förväntas leda till ökade finansieringsbehov för rederierna i framtiden.²³⁰

Kreditförlusterna i Svenska Skeppshypotek uppgick till totalt ca 6 miljoner kronor fram till 1990-talet. I senaste krisen (2008–) realiserade Svenska Skeppshypotek förluster på 33,8 miljoner kronor och ytterligare 21,2 miljoner kronor som var utlånade enligt förordningen om lån till den mindre skeppsfarten (belåningsgrad 70–90 procent). Denna förlust kan ställas i relation till de utestående lånefordringarna som uppgår till knappt 5 miljarder kronor. Då kreditförlusten på 21,2 miljoner kronor belastat Fonden för den mindre skeppsfarten har denna riskbärande fond minskat till ca 49 miljoner kronor plus en garanti på 55 miljoner kronor, totalt ca 104 miljoner kronor. Avkastningen har inte förmått matcha de stora uttagen, vilket har medfört att Fonden för den mindre skeppsfarten i dagsläget har för lite kapital. Svenska Skeppshypotek menar att om syftet att särskilt underlätta den mindre sjöfartens finansiering kvarstår bör staten tillföra fonden mer kapital.

²²⁸ Skeppshypotek (2014).

²²⁹ Trafikanalys (2013a).

²³⁰ Copenhagen Economics (2012).

8.1.1 Begränsning i Svenska Skeppshypoteks utlåningsverksamhet

Uppföljningen visar att nuvarande regler begränsar utlåningsverksamheten. Enligt 1 § lagen (1980:1097) om Svenska skeppshypotekskassan ska man medverka vid finansiering av rederiverksamhet. Syftet med krediten kan enligt denna paragraf sålunda vara ganska vid. Verksamheten begränsas emellertid av 5 § i samma lag som säger att för att lån ska få lämnas måste det finnas betryggande säkerhet i form av t.ex. inteckning i fartyg. Detta innebär i praktiken att Svenska Skeppshypotek endast finansierar färdiga fartyg. Således finns det ingen motsvarighet till s.k. byggnadskreditiv som används vid byggnation av byggnader. Den högre belåningen till den mindre sjöfarten regleras i förordningen (1988:103) om lån till den mindre skeppsfarten. I förordningen definieras inte vad som avses med den mindre skeppsfarten.

Enligt bestämmelserna får lån avse förvärv, ny- eller ombyggnad eller reparation av fartyg. Vid ombyggnad eller reparation avses med fartygets uppskattade värde dess värde efter ombyggnaden eller reparationen. Problem kan uppstå när det är lågkonjunktur och därmed nedpressade marknadsvärden på fartyg. Detta kan omöjliggöra tilläggsinvesteringar i befintligt tonnage för att uppfylla kommande miljökrav såsom svaveldirektivet och ballastvattenkonventionen då värdehöjningen inte blir så stor så att utlåning kan beviljas eftersom inteckningen ska ligga inom 70 eller i särskilda fall 80 procent av fartygets uppskattade värde. Det kan till och med, enligt Svenska Skeppshypotek, vara som så att sådana investeringar inte påverkar fartygets marknadsvärde då de anses vara en förutsättning för att kunna vara verksam på en specifik marknad. Samtidigt kan Svenska Skeppshypotek göra bedömningen att rederiet i fråga är solitt och att det är en låg risk med att bevilja en kredit. Värdeförändringen av fartyget blir emellertid inte så stor att Svenska Skeppshypotek kan bevilja lån med hänsyn tagen till den belåningsgrad som man måste förhålla sig till. Nedanstående exempel åskådliggör den problematik som kan förekomma när det gäller möjligheten att bevilja ett eventuellt tilläggslån.

Ett nybyggt fartyg förvärvades för fem år sedan till en kostnad av 100. Fartyget finansierades av Svenska Skeppshypotek till 70. Belåningsgraden var initialt 70 %. Normalt amorteras ett fartyg snabbare än värdeminskningen. Under senare år har dock marknadsvärden gått ner i snabbare takt på grund utav marknadsläget. Fartyget är i dag belånat till 52,5 (rak amortering över 20 år). Marknadsvärdet har gått ner 35 % och uppskattas till 65. Aktuell belåningsgrad för fartyget är ca 80 %. Belåningsbart hypotek saknas därmed för ett eventuellt tilläggslån.²³¹

De nuvarande bestämmelserna är, enligt Svenska Skeppshypotek, problematiska eftersom en ökad belåningsgrad i praktiken skulle innebära en oförändrad eller till och med lägre affärsmässig risk. Svenska Skeppshypotek anser därför

²³¹ Hemställan om lagändring av lagen (1980:1097) om Svenska skeppshypotekskassan till Finans- och Näringsdepartementen, december 2014.

att för att de ska kunna låna ut ytterligare medel utöver stipulerad belåningsgrad måste detta krav göras mindre villkorligt för åtgärder som i övrigt stärker rederiets konkurrenskraft och fartygets värde.

Svenska Skeppshypotek anser att det vore önskvärt med ett vidare mandat för styrelsen att bedöma förutsättningarna för att bevilja en kredit i fartyg utöver normal belåningsgrad när man bedömer att det finns återbetalningsförmåga trots att den underliggande säkerheten för krediten i fartyget är mer tveksam. Frågan har drivits gentemot Finansdepartementet men man har inte vunnit gehör för ändrade regler. Av den anledningen tillsatte styrelsen en arbetsgrupp som skulle föreslå förändrade regler som möjliggör en ökad utlåning. Svenska Skeppshypotek föreslår ett tillägg till 5 § i den aktuella lagen om att lån kan lämnas mot inteckning över 70 procent av det värde som styrelsen uppskattar fartyget till när det gäller bevarande och förbättrande värde av panten.

Svenska Skeppshypotek menar att det inte borde finnas någon risk för att ändrade regler skulle kunna betraktas som otillåtet statsstöd enligt EU:s statsstödsregler då kreditgivningen är rent kommersiell, dvs. man bedriver ingen stödverksamhet. Den enda reella kopplingen till den svenska staten är att den har ställt en garanti på 350 miljoner kronor som säkerhet för Svenska Skeppshypoteks skulder. Den höga belåningsgraden av fartyg jämfört med hos affärsbankerna beror, enligt Svenska Skeppshypotek, på deras fokusering på sjöfartsnäringen och därmed en bättre branschkunskap och en mer professionell kreditbedömning.

8.1.2 Riskavtäckningsfond

Sveriges Redareförening anser att Svenska Skeppshypotek ska ges ett utökat ansvar för att finansiera projekt som bidrar till att Sverige kan nå sina miljömål.²³² Föreningen har varit mycket framgångsrik när det gäller att beviljas EU-medel, även om det enbart rör sig om en delfinansiering och att rederierna således själva måste stå för en stor del av finansieringen. Det stöd som rederier får i dag för att klara av svaveldirektivets krav är stöd till ansökningar från budget för TEN-T.²³³ Ett problem är att Sveriges Redareförening upplever att Trafikverket har begränsat med sjöfartskunskap, vilket gör det svårare att få stöd.

En av kompensationsåtgärderna som Sveriges Redareförening föreslog med anledning av de striktare svavelreglernas ikraftträdande 2015 var ett utökat mandat för Svenska Skeppshypotek. Svenska Skeppshypotek omnämndes inte i regeringens handlingsplan för sjöfarten. Anledningen till detta var enligt Sveriges Redareförening bl.a. att Regeringskansliet gjorde bedömningen att

²³² Problemet med finansieringen är att Skeppshypotek enligt lag inte kan ge motsvarande byggnadskreditiv (som för fastigheter) på ett fartyg (eller värdehöjande uppgradering) som inte är färdigställt.

²³³ Transeuropeiska nätverk för transporter är ett EU-initiativ för att stärka och länka samman transportsystemet i EU. Nätverket klassificeras i övergripande transportnät respektive stomnät som binder samman Europa.

det på grund av EU:s statsstödsregler inte fanns utrymme att öka deras mandat.

Det vore, enligt Sveriges Redareförening, önskvärt om Svenska Skeppshypotek kunde utnyttja det kreditutrymme som man har. Om utlåningsverksamheten begränsas av gällande regler föreslår föreningen ett utökat mandat för Svenska Skeppshypotek att finansiera miljöinvesteringar genom skapandet av en riskavtäckningsfond. Flera fartyg, och i synnerhet de svenska, som investerar i ny teknik för att möta de kommande svavelreglerna 2015 gör det i något alternativt bränsle, t.ex. LNG (naturgas). Det finns stora samhällsekonomiska vinster i detta eftersom inte bara svavelutsläppen reduceras utan även partikel- och kväveutsläppen. Problemet är att sådana investeringar ofta inte tillmätts något värde i den finansiella sektorn då fartygens intjäningsförmåga inte förändras. Följden blir att om värdet på fartyget inte höjs finns det inte heller något utrymme för ytterligare pant som säkerhet. Finansieringsinstitutet skulle kunna använda riskavtäckningsfonden för att täcka av risk när rederier investerar i miljöfrämjande och/eller energieffektiviserande fartygsinvesteringar.²³⁴

8.1.3 Iakttagelser om Svenska Skeppshypoteks verksamhet

Rederierna är i stort sett ense om att Svenska Skeppshypotek fungerar på ett effektivt sätt. Samtidigt framhåller flera rederier att Svenska Skeppshypoteks verksamhet sannolikt är av större betydelse för mindre rederier. Enstaka rederier, t.ex. Rederi Ressel, upplever emellertid problem att beviljas lån från Svenska Skeppshypotek till finansiering av fartyg som går i inrikestrafik.

Donsötank menar att det inte är optimalt att konkurrenter till rederiet sitter i Svenska Skeppshypoteks styrelse och beviljar eventuella låneansökningar. Det skapar en jävrisik som så långt som möjligt borde undvikas vid tillsättningen av styrelsens ledamöter.

Kritik har riktats mot att Svenska Skeppshypotek inte utnyttjar det kreditutrymme som man har till sitt förfogande. En del av utrymmet borde enligt flera rederier, t.ex. Transatlantic och Wallenius Lines, kunna gå till miljöinvesteringar som skulle underlätta för branschen när det gäller övergången till lågsvavliga bränslen och andra miljökrav. Ett problem enligt Furetank Rederi är att fartyg värdesätts på en global marknad. Banker och andra kreditinstitut kan ha problem att räkna hem en investering när man inför strängare miljöregler för ett begränsat område. Flera rederier, t.ex. Ressel Rederi, anser att det är svårt att erhålla lån till miljöförbättrande åtgärder på den traditionella kreditmarknaden. Skeppshypotekskassans mandat borde utvidgas så att miljöinvesteringar, t.ex. ombyggnation av fartyg till LNG- eller metanoldrift eller bygga en LNG-bunkringsstation i någon av de större hamnarna, möjliggjordes. Rederi Gotland anser att det är viktigt eftersom nuvarande kreditgivningsregler begränsar sådana investeringar.

²³⁴ Underlag från Sveriges Redareförening, mejl 2014-10-19.

I dag är den typen av miljöinvesteringar ofta inte finansierings- eller belåningsbara hos Svenska Skeppshypotek eller traditionella banker.²³⁵

Seko sjöfolk anser att Svenska Skeppshypotek borde ges ett utökat mandat för att främja svensk sjöfart, t.ex. genom att erbjuda en lägre ränta. De högre svenska bemanningskostnaderna skulle då kunna kompenseras genom lägre kapitalkostnader vid nybyggnation av fartyg. Alternativt skulle Skeppshypotek kunna erbjuda högre belåningsgrad än vad dagens regler tillåter. Lån kan lämnas för upp till 90 procent av fartygets värde för att särskilt värna den mindre skeppsfarten. Samma möjlighet, inklusive en statlig garanti för att täcka eventuella förluster, skulle också kunna erbjudas större rederier.

8.2 Praktikstöd och kompetensförsörjning

Flera rederier betonar att en krympande svenskflaggad flotta gör det svårt för dem som vill skaffa praktik ombord på svenska fartyg inom ramen för sin sjöfartsutbildning. Näringsdepartementet instämmer i denna problembeskrivning och betonar betydelsen av att sjöfartsstudenter får fartygspraktik. Det är nödvändigt för att studenterna ska få ut sin behörighet och därefter kunna börja söka jobb. Problemet är att de senaste årens utflaggning av svenska fartyg har fått till följd att antalet praktikplatser till sjöfartshögskolornas studenter har minskat. Näringsdepartementet betonar samtidigt att den svenskflaggade flottan bidrar till att upprätthålla kompetensen inom sjöfartsklustret.

Ett särskilt stöd kan betalas ut som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg, vilket bl.a. innebär en förbättrad långsiktig försörjning av svensk personal med befälskompetens. Stödet inrättades 2013 för att hantera problemet att antalet tillgängliga praktikplatser hade minskat kraftigt till följd av omflaggningen av svenska fartyg.²³⁶ Det statliga stödet betalas ut med 2,25 miljoner kronor per år till Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet.

Sjöfartens Utbildningsinstitut (SUI) fördelar praktikplatser och söker efter nya till studenterna, och verksamheten finansieras bl.a. av skolorna själva. Institutet har en viktig funktion då fartygspraktik är helt avgörande för att sjöfartsstudenter ska få ut sin behörighet och därefter kunna börja söka jobb. SUI fungerar alltså som en förmedlingslänk mellan studenter och rederier och i förlängningen mellan utbildning och jobb. Den föregående regeringen föreslog en årlig förstärkning på 1,4 miljoner kronor till Chalmers och Linnéuniversitet för att förstärka finansieringen av SUI, vilket skulle resultera i fler praktikplatser på fartyg till skolornas sjöfartsstudenter. På grund av kort beredningstid hann, den nuvarande regeringen, enligt Näringsdepartementet inte få med förstärkningen i sitt budgetförslag för 2015, men i och med att oppositionens budget till slut beslutades i riksdagen får SUI således en budgetförstärkning. Sveriges Redareförening välkomnar denna budgetförstärkning och

²³⁵ Intervju med Rederi AB Gotland 2014-10-06.

²³⁶ Copenhagen Economics (2012).

anser att den bidrar till att upprätthålla tillgången till utbildade personer med genomgången sjöfartsutbildning.

8.2.1 Iakttagelser om praktikstödet – rederier

Flera rederier betonar betydelsen av statliga insatser som möjliggör för svenska sjöfartsstudenter att i ökad utsträckning göra sin praktik på svensk-kontrollerat tonnage internationellt. Ett stort problem är att endast ett fåtal av de som går på de svenska sjöbefälsskolorna har möjlighet att arbeta under svensk flagg. Sjöbefälsföreningen och Sveriges Redareförening betonar betydelsen av det statliga stödet som betalas ut som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg. För att säkerställa att de som går på sjöfartsutbildningen kan erbjudas praktikplatser vore det därför önskvärt om stödet för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg kunde utökas och permanentas. Seko sjöfolk menar att regeringen borde överväga att utöka stödet till att inte bara gälla för befälsutbildningar vid Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitet utan också gymnasieskolor.

I dag får lärosätena kompensation för mönstringsresorna då studenternas praktik förläggs på fartyg under andra länders flagg. Älvtank anser att samma princip borde gälla för de studenter som genomför sin praktik ombord på svenskflaggade fartyg, eftersom det skapar orättvisa villkor mellan rederier som har sin bas i Sverige, oavsett flagg.

Flera rederier, t.ex. Ahlmark Lines, upplever att det har blivit allt svårare att rekrytera personer med tillräcklig kompetens. En bidragande orsak till Erik Thuns beslut att flagga ut var att man hade svårigheter att rekrytera besättning till vissa befattningar till rederiets mindre fartyg som understeg 3 000 bt. Sjöbefälsföreningen krävde att maskinchefen skulle vara svensk, men samtidigt hade rederiet svårt att rekrytera svenskar till denna befattning. Andra rederier, t.ex. Rederi Gotland, upplever inte några rekryteringsproblem, men understryker samtidigt att snittåldern för nyckelpersoner i den operativa verksamheten har stigit kraftigt under senare år. Det finns en farhåga om att det kommer att bli problematiskt att ersätta dessa personer när de går i pension inom en relativt snar framtid. En påtaglig risk med utflaggningen är således det tapp i kompetens som uppkommer framför allt på längre sikt för de enskilda rederierna.

Det svenska utbildningssystem som tillhandahåller personer med maritim kompetens är, enligt de intervjuade, beroende av en kritisk massa svenskflaggat tonnage. En fortsatt utflaggning innebär en reell risk att denna kunskap förloras. Det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om att den framtida kompetensförsörjningen inom den maritima näringen, t.ex. av maskintekniker och nautiker, är en av de viktigaste frågorna när det gäller framtiden för svensk sjöfart.

Utbildningssystemet är beroende av en viss massa svenskflaggat tonnage. Det råder en oro inom sjöfartsnäringen att vi närmar oss den nedre gränsen

för att det blir problem att upprätthålla tillräckligt många sjöfartsutbildade personer.²³⁷

Trots utflaggningen fortsätter enskilda rederier att erbjuda praktikplatser ombord på sina fartyg. Furetank Rederi kan fortsätta att ta emot svenska praktikanter för att det för närvarande inte finns något krav på att rederier som tar emot färöiskt sjöfartsstöd ska ställa ett antal praktikplatser till förfogande till färöiska studenter. Rederiet har som ambition att varje år nyanställa någon nyutexaminerad svensk sjöfartsstudent då man bedömer det vara viktigt för det egna rederiets kompetensförsörjning, men också för att bibehålla en svensk maritim kompetens. Erik Thun betonar likaledes att man kommer att fortsätta att erbjuda praktikplatser till svenska studenter så länge det är möjligt eftersom man anser det vara viktigt för att upprätthålla den svenska sjöfartskompetensen.

De mindre passagerarfartygen som går i inrikes trafik kan inte erbjuda praktikplatser. Skärgårdsredarna har diskuterat behörighets- och bemanningsfrågor med Transportstyrelsen då uppemot ett tjugotal av deras medlemmars fartyg skulle kunna ta emot elever. Problemet är att eftersom Skärgårdsredarnas medlemmar inte har rätt att få sjöfartsstöd finns det inte ekonomiskt utrymme att ta emot och avlöna elever då rederiet inte skulle få någon ekonomisk kompensation. Enligt Skärgårdsredarna är det redan i dag svårt att rekrytera personal med maritim kompetens.

8.2.2 Iakttagelser om praktikstödet – övriga sjöfartsklustret

Uppföljningen visar att utflaggning av svenska fartyg påverkar hela sjöfartsklustret. I förlängningen kan det skapa problem med kompetensförsörjningen inte bara för rederierna utan också för andra aktörer, t.ex. hamnar, kustbevakning och andra myndigheter, där det behövs personer med sjöbefälsutbildning. Till exempel är myndigheter såsom Sjöfartsverket och Transportstyrelsen beroende av personer med sjöfartskompetens både när det gäller lotsningsverksamheten och tillsynsverksamheten men också när det gäller myndigheternas arbete med olika sjöfartsfrågor nationellt och internationellt. Sjöfartsverket upplever att antalet kompetenta sökande till olika utlysta tjänster har tenderat att sjunka under senare år. Flera intervjuade menar att det inte är tillräckligt med den nuvarande storleken på den svenskflaggade handelsflottan för att säkerställa att alla aktörer inom klustret har tillgång till personal med den nödvändiga maritima kompetensen. Sjöbefälsföreningen menar att ”vi inom överskådlig tid måste förlita oss på de svenska sjöbefäl som arbetar utomlands”.²³⁸

Sveriges Hamnar delar uppfattningen att det måste finnas en kritisk massa svenskflaggat fartygstonnage. Sammankopplingen mellan rederier och hamnar är inte helt entydig. I någon mån kan man säga att svenska hamnar fungerar oberoende av förekomsten av svenskflaggat tonnage. Majoriteten av de fartyg

²³⁷ Intervju med Rederi AB Gotland 2014-10-06.

²³⁸ Intervju med Sjöbefälsföreningen 2014-10-07.

som anlöper svenska hamnar är de facto utländskt flaggade. I realiteten är frågeställningen inte riktigt så enkel eftersom det är ett alltför kortsiktigt resonemang. Ett fortsatt tapp av svenskt tonnage innebär i förlängningen negativa konsekvenser för antalet utbildningsplatser. Det kommer att få negativa konsekvenser för hamnarna eftersom de är beroende av den nautiska kompetensen när det gäller lotsar och hamnkaptener.

Det är inget kortsiktigt akut problem när fartyg flaggar ut men långsiktigt kommer det att innebära betydande negativa konsekvenser också för hamnarna. En förlorad kompetens kommer att leda till en lägre effektivitet hos hamnarna.²³⁹

²³⁹ Intervju med Sveriges Hamnar 2014-09-25.

9 Administrationskostnader och tillsynsarbete

Administrationskostnader inkluderar avgifter för t.ex. tillståndsprövning, tillsyn och regelgivning. I Sverige har Transportstyrelsen ansvar för alla frågor som rör sjöfarten när det gäller tillstånd, tillsyn och registerhållning. Myndighetens arbete med dessa frågor finansieras med avgifter som debiteras sjöfartsnäringen.²⁴⁰

9.1 Transportstyrelsens tillsynsarbete

Transportstyrelsens tillsynsverksamhet styrs i huvudsak av följande fem lagar:

- fartygssäkerhetslagen (2003:364)
- lagen (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg
- arbetsmiljölagen (1977:1160)
- lagen (2006:1209) om hamnskydd
- lagen (2004:487) om sjöfartsskydd.

Totalt gör Transportstyrelsen årligen ca 4 000 besiktningar, inspektioner och kontroller.²⁴¹ Eftersom den svenska handelsflottan i utrikestrafik endast omfattar ett hundratal fartyg innebär detta att en stor del av förrättningarna avser andra fartyg än den handelsflotta som denna uppföljningar handlar om. Den s.k. tillsynshandboken beskriver bl.a. hur kontroller ska genomföras och i vilken författning man kan hitta regelkraven. Tillsynshandbokens indelning bygger på de mallar som används vid besiktningen av fartyg.²⁴² Respektive stat är ansvarig för att fartyg som för dess flagg uppfyller gällande krav. Regelefterlevnaden kontrolleras genom s.k. flaggstatstillsyn. Dessutom är staterna ansvariga för att kontrollera att ankommande utländska fartyg följer internationella regler om sjösäkerhet, miljöskydd och sjömäns arbets- och boendevillkor, vilket kallas hamnstatskontroll.²⁴³

Enligt Transportstyrelsen är det olika riskkriterier som styr valet av fartyg som ska inspekteras. Beroende på fartygstypen, åldern på fartyget, flaggstatens prestationsnivå, prestationsnivån hos den organisation som utfärdat certifikat för fartyget, företagets prestationsnivå, historik för tidigare brister och nyttjandeförbud klassas fartygen i olika grupper (hög, normal och låg risk). Dessa grupper inspekteras med olika intervall, 6–36 månader. Fartyg med hög riskprofil – passagerarfartyg, olje-, gas- och kemikalietankfartyg samt bulkfartyg – ska enligt Transportstyrelsen genomgå en utökad inspektion. Vid en inspek-

²⁴⁰ Förutom intervjuer med representanter från sjöfartsnäringen baseras detta avsnitt på information från Sveriges Redareförening, mejl 2014-11-11.

²⁴¹ I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om tillsyn inom sjöfartsområdet (TSFS 2009:2) framgår tillsynens omfattning mer i detalj.

²⁴² www.transportstyrelsen.se.

²⁴³ Hamnstatskontrollen regleras av direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 och genom det s.k. Parisavtalet (Paris MOU). Staterna som har ingått Parisavtalet har tagit fram ett system för riskbaserad kontroll.

tion ska det, om förhållandena inte motiverar annat, undersökas om arbetsmiljön är tillfredsställande, fartyget är korrekt lastat eller ballastat, last som ännu inte förts ombord är säkert anordnad för sjötransport, fartyget är bemannat på ett betryggande sätt, fartyget i övrigt är i behörigt skick och fartygets säkerhetsorganisation överensstämmer med rederiets säkerhetsorganisation.

Riksdagen och regeringen har beslutat att den verksamhet hos Transportstyrelsens som gäller tillstånd, tillsyn och registerhållning sedan den 1 januari 2011 finansieras med avgifter. Avgifterna höjdes relativt kraftigt under 2013 till följd av att Transportstyrelsen inte längre disponerade en del av farledsavgifterna. Subventionen täckte 43 miljoner av Transportstyrelsens kostnader för tillsynsverksamheten för sjöfarten 2010. För 2011 uppgick subventionen till 16,5 miljoner kronor och för 2012 till 10 miljoner kronor. I och med att subventionen från farledsavgiften avvecklades 2013 har de direkta avgifterna ökat trots att myndighetens kostnader har sänkts. Fastställandet av de fasta tillsynsavgifterna baseras på fartygstypen och storleken (bruttoregister-ton) samt självkostnadstäckningsprincipen, där man uppskattat tidsåtgången för inspektionsarbetet. Transportstyrelsen är medvetna om att en konsekvens av dessa förändringar är att rederierna får betala väsentligt högre tillsynsavgifter för en oförändrad tjänst.

Sjöfartsnäringens representanter är eniga om att ett stort problem är att allt färre fartyg ska bekosta Transportstyrelsens arbete med sjöfartsfrågor. En konsekvens av den minskande svenskflaggade handelsflottan är att myndighetens avgifter har ökat i motsvarande utsträckning. Myndigheten har som en konsekvens av detta reducerat sin bemanning 2011 och nu senast 2014. Tillsynsavgifterna har, enligt Viking Line, ökat relativt kraftigt på kort tid. Destination Gotland uttrycker det som följer:

Fortsätter den här trenden så är det bara ett fåtal fartyg kvar som ska bära kostnaden för hela Transportstyrelsens sjöfartsinspektion. De höga avgifterna är kanske inte huvudanledningen till utflaggningen från Sverige, men samtidigt medför de att det inte är attraktivt att flagga tillbaka igen även om andra kostnader minskar något.²⁴⁴

Kritik riktas mot att Transportstyrelsen inte har anpassat sin verksamhet till den minskande svenskflaggade handelsflottan och att rederier i högre utsträckning än tidigare utövar egenkontroll inom vissa områden. Sjöbefälsföreningen säger att det innebär att färre fartyg ska bekosta en oförändrad kostnads massa när det gäller Transportstyrelsens tillsynsverksamhet. Rederi Gotland uttrycker det enligt följande:

Hitintills har Transportstyrelsen inte anpassat sin verksamhet efter det faktum att rederierna i dag utövar egenkontroll inom vissa områden och att fartygen uppfyller gällande krav för att få bedriva sjöfart. Detta innebär att det blir färre fysiska inspektionstimmar för myndigheten ute på fartygen. Transportstyrelsen har inte anpassat sin verksamhet efter detta förändrade arbetssätt. Tvärtom har man istället ökat tillsynsavgifterna.²⁴⁵

²⁴⁴ Intervju med Destination Gotland 2014-10-21.

²⁴⁵ Intervju med Rederi AB Gotland 2014-10-06.

Transportstyrelsen menar emellertid att man alltid måste ha en viss bemanning för att kunna utföra sina arbetsuppgifter och att en förändring av organisationen, t.ex. när det gäller antalet inspektörer, alltid sker med en viss eftersläpning, samtidigt som man i möjligaste mån arbetar med att effektivisera sin verksamhet. I syfte att anpassa verksamheten till en minskande svenskflaggad handelsflotta har myndigheten beslutat att minska antalet fartygsinspektörer i Göteborg med ungefär hälften, från 15 anställda till 7 anställda. Tabellen nedan visar myndighetens verksamhetskostnad för sjöfarten.

Tabell 11 Transportstyrelsens verksamhetskostnad för sjöfarten

(Belopp i tkr)	2011	2012	2013
Regelgivning	95 725	98 285	100 589
Tillståndsprovning	13 837	14 722	14 926
Tillsyn	93 431	74 407	74 589
Registerhållning	11 373	13 945	14 632
Summa	214 366	200 909	204 736

Källa: Transportstyrelsen (2014b), s. 57.

9.1.1 Inflaggnings- och tillsynskostnader

Alla svenskegistrerade skepp som är minst tolv meter långa och minst fyra meter breda ska vara registrerade i fartygsregistrets skeppsdelen. Transportstyrelsen tar ut avgifter för registrering i och användning av fartygsregistret samt expeditionsavgifter för bevis om registrerings- eller inskrivningsåtgärd. I registreringsavgiften, som för närvarande uppgår till 16 100 kronor, ingår registrering, inskrivning av förvärv samt ett nationalitetscertifikat.²⁴⁶ Därutöver tas en stämpelskatt ut på 0,4 procent av in-teckningsbeloppet.²⁴⁷

Fartyg som registreras i skeppsregistret måste skeppsmätas. Dessutom måste alla fartyg som står under svensk tillsyn vara skeppsmätta. Uppgifterna används bl.a. vid beräkning och fastställande av hamn-, lots- och farledsavgifter. Mätningen utförs av Transportstyrelsen som tar ut en avgift för skeppsmätningen. Därutöver tas en avgift ut för faktiska resekostnader i form av kostnader för transport, boende, traktamenten och övriga kostnader. Avgiften varierar beroende på fartygets dräktighet och om det är en ny- eller ommätning av fartyg från utlandet och uppgår till mellan 5 000 och över 100 000 kronor.²⁴⁸

Den gradvisa utfasningen av subventioneringen av Transportstyrelsens kostnader för tillsynsarbetet innebär att avgifterna höjdes kraftigt. Farledsavgiften, som betalas av rederinäringen, har emellertid inte förändrats i och med

²⁴⁶ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-fartyg/Avgifter-for-registerhallning-mm/Registreringsatgarder/>.

²⁴⁷ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/Avgifter--stampelskatt/>.

²⁴⁸ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Sjofart/Fartygsregistret-sjofartsregistret/> och <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/Finansiering/Avgifter/Sjofart/Avgifter-for-fartyg/Skeppsmatning/>.

den ändrade finansieringen av Transportstyrelsens sjöfartsrelaterade verksamhet. Trafikanalys exemplifierar att den årliga kostnaden för vissa fartygskategorier ökar med upp till 50 procent och att avgifterna för skeppsmätning ökar med upp till 67 procent.²⁴⁹

Det råder en enighet inom branschen om att de svenska registrerings- och skeppsmätningavgifterna relativt sett är höga jämfört med motsvarande kostnader i flertalet andra länder. Sjöfartsforum anser att dessa kostnader måste sänkas i syfte att skapa konkurrenskraftiga flaggkostnader. Rederierna menar att det återkommande argumentet från statsmakterna och myndigheterna att inflagningskostnaderna endast är en engångskostnad som därmed har en liten betydelse för beslut var fartyg ska flaggas är felaktigt.

Trafikanalys menar att Transportstyrelsens arbete på sikt kan leda till en ökad harmonisering av avgifterna mellan Sverige och andra länder.²⁵⁰ Transportstyrelsen presenterade 2014 en rapport där tillsyns- och tillståndavgifterna i olika europeiska länder för större fartyg som går i internationell trafik jämfördes.²⁵¹ Slutsatsen i rapporten är att avgifterna är högst i Finland och Norge, medan Danmark genomgående har de lägsta avgifterna.²⁵² Avgifterna för tillsyn av fartyg i Sverige förefaller vara i medelintervallet vid en jämförelse med andra europeiska länder.²⁵³ Därutöver gjordes en jämförelse av avgifterna i Sverige och Bahamas. Jämförelsen visade att avgifterna är 11–15 procent högre i Sverige än i Bahamas.

Situationen med finansiering av tillsynsarbetet skiljer sig åt mellan olika länder. Vissa har inslag av offentliga subventioner eller korssubventioneringar mellan olika kollektiv. Det är därför svårt att dra slutsatsen att avgifterna mellan Sverige och andra länder skulle harmoniseras. Transportstyrelsen delar därför inte helt Trafikanalys uppfattning när det gäller en harmonisering av avgifterna.

En genomsnittlig beräkning av åtta representativa svenskflaggade roropassagerarfartyg (färjor) i internationell trafik över 500 bt visar att avgiftshöjningen för tillsyn mellan åren 2009–2013 gick från en genomsnittlig fartygsavgift på 97 000 kronor per år till 305 564 kronor per år. Timkostnaden för de löpande avgifterna höjdes under samma tidsperiod från ca 920 kronor per timme till 1 400 kronor per timme. Beräkningar visar att det är nästan tre gånger så dyrt att registrera ett mindre tankfartyg i Sverige som i Danmark.

²⁴⁹ Trafikanalys (2013a)

²⁵⁰ Trafikanalys (2014b).

²⁵¹ Transportstyrelsen (2014d). I jämförelsen ingick i första hand Danmark, Finland, Norge, Sverige och Storbritannien.

²⁵² Transportstyrelsen noterar att trots de höga finländska avgifterna har ett flertal fartyg flaggats ut från det svenska registret till det finländska registret. En möjlig förklaring kan, enligt Transportstyrelsen, vara att övriga ramvillkor spelar en större betydelse vid sådana beslut eller att Finland jämfört med Sverige har en utökad möjlighet att utöva tillsyn av fartyget genom klassificeringssällskap.

²⁵³ Studien inkluderar således inte de avgifter som betalas till Transportstyrelsen och till Sjöfartsverket.

Kostnaden i Sverige överstiger 600 000 kronor, medan det i Danmark kostar drygt 200 000 kronor.²⁵⁴

Ressel Rederi menar att Transportstyrelsens förrättningskostnader och kostnader för att besvara frågor framför allt är problematiska för mindre rederier.²⁵⁵ Kostnaderna har ökat kraftigt under senare år. Den genomsnittliga kostnaden per fartyg har ökat med 262 procent mellan 2010 och 2014. Klassningskostnader inkluderar kostnader för åtgärder som ompackning av livflottar, nya nödljus etc. Större delen av ökningen av kostnaderna härrör sig till ökade tillsynskostnader.

Tabell 12 Tillsyns- och klassningskostnader för Ressel Rederi AB 2010–2014

	2010	2011	2012	2013	2014	Totalsumma per fartyg
M/S Emelie	13 470	13 615	9 342	14 905	20 325	71 657
M/S Lotten	2 938	2 931	4 834	2 772	5 491	18 957
M/S Silverö	30 635	24 234	29 555	44 235	41 406	170 064
M/S Lote	17 600	36 766	19 691	43 113	34 453	151 622
M/S Queen	15 175	4 791	7 635	11 389	15 381	54 371
M/S Lisen	2 330	5 441	28 055	21 476	22 152	79 453
M/S Dessi		129 526	166 438	105 810	113 584	515 357
M/S Storholmen		43 990	12 479	34 517	35 351	126 337
M/S Olliver			22 713	28 979	34 224	85 916
Totalsumma per år	82 149	261 292	300 740	307 198	322 355	1 273 734
Antal fartyg	6	8	9	9	9	
Merkostnad/fartyg	13 692	32 661	33 416	34 133	35 817	
Ökning i %	100 %	239 %	102 %	102 %	105 %	
Ökning i %, 2010–2014					262 %	

Källa: Information från Ressel Rederi AB.

Ressel Rederi menar att hela avgiftsmodellen och de höga kostnaderna för att bedriva sjöfart i Sverige gör det svårare att bedriva skärgårdstrafik.

Viljan att investera och bygga nytt är måttlig då omkostnaderna är för höga och därtill alltför administrativt betungande. Förra året införde Transportstyrelsen en ny fast kostnad som baserades på antalet bt per fartyg. Transportstyrelsens årsavgifter per tillsynsobjekt ligger mellan 12 000-25 000

²⁵⁴ Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen och SEKO (2014).

²⁵⁵ Ressel Invest AB har bedrivit rederiverksamhet i bolaget Ressel Rederi AB sedan 2000. Rederiet har åtta fartyg i trafik i Stockholms skärgård och ett i Kalmarsund. I Stockholm har rederiet bl.a. avtal med Stockholms stad, Waxholmsbolaget för att bedriva trafik och i Kalmar med Trafikverket. Rederiet har 25 tillsvidareanställda, men under sommaren har bolaget 60–70 anställda.

kronor per fartyg. Skulle tillsynsavgifterna öka ytterligare så är det möjligt att fartygen flaggas ut även om de ombordanställda fortfarande skulle ha svenska kollektivavtal. Det finns dessutom redan två fartyg med annan flagg som bedriver trafik i Stockholms skärgård.²⁵⁶

Ressel Rederi anser att inflaggningskostnaderna är alltför höga. Bolaget var tvungna att bygga om och komplettera fartyget för 600 000 kronor för att det skulle kunna gå under svensk flagg. Därtill tillkom kostnader för det s.k. inflaggningsmötet på 50 000 kronor. De sammantaget höga inflaggningskostnaderna innebär att rederiet överväger att inte registrera nästa fartyg som anskaffas i Sverige.

Enligt Sjöbefälsföreningen är det cirka tre gånger så dyrt att flagga in till Sverige som till Danmark. Även om avgifterna inte är höga jämfört med andra kostnadsposter, t.ex. bemanning, visar det på frånvaron av en genomtänkt näringspolitik som visar att man vill åstadkomma en positiv utveckling för sjöfarten. Sirius Rederi bekräftar denna bild och menar att kostnaden för uttag av pantbrev och registreringskostnader för att flagga in ett medelstort fartyg till Sverige uppgår till ca 500 000 kronor, medan motsvarande kostnad i Danmark uppgår till mellan 150 000–200 000 kronor.

Det är enligt Wallenius Lines betydande skillnader i registreringsavgifter och skatter mellan Sverige och Singapore. Som exempel anger man ett fartygsnybygge på ca 67 000 bt med ett kontraktspris på 70 miljoner dollar och en belåningsgrad på 70 procent, samt att det tas ut tio inteckningar, pantbrev och anteckningar om innehav av pantbrev. De totala kostnaderna i Sverige är knappt 1 300 000 kronor uppdelat på stämpelskatt 1 250 000 kronor, registrering av fartyget 16 100 kronor, registrering av inteckningar 21 000 kronor och anteckning om innehav av pantbrev 9 800 kronor. Motsvarande avgifter i Singapore uppgår till ca 270 000 kronor.²⁵⁷ Skillnaden i registreringskostnader för fartyget är alltså ca 1 000 000 kronor.

Stämpelskatt på skeppsin-teckningar har diskuterats internt inom myndigheten vid ett flertal tillfällen. Transportstyrelsen anser att det kan finnas anledning att se över stämpelskatten som för närvarande är 0,4 procent av in-teckningsbeloppet. Myndigheten har t.ex. gjort en framställan till Näringsdepartementet med förslaget om att sänka skatten på luftfartsområdet.

9.2 Flaggstaten tillsynsansvar

Flaggstaten ansvarar för att fartyg uppfyller internationella regler och konventioner genom olika former av besiktningar av att regelverket efterlevs. Besiktningarnas omfattning och regelbundenhet varierar beroende på bl.a. fartygstyp.

²⁵⁶ Intervju med Ressel Rederi AB 2014-10-29.

²⁵⁷ Registreringsavgift: 50 000 SGD (max) motsvarande 267 000 kronor, registrering av in-teckning 770 SGD motsvarande 4 111 kronor samt registrering Bill of Sale 50 SGD motsvarande 267 kronor.

Denna tillsyn av såväl fartyg som rederier sker i huvudsak genom återkommande besiktningar, som resulterar i ett utfärdande av ett antal certifikat. Utfärdande av certifikat sker vid en inledande certifiering då fartyget är nybyggt, vid en mellanliggande eller årlig påteckning under certifikatets giltighetstid samt vid förnyelse av certifikatet när dess giltighetstid gått ut, oftast fem år efter utfärdandet. De certifikat som utfärdas utgör ett bevis på att fartyget uppfyller de krav som föreskrivs i internationella konventioner. Kraven varierar beroende på bl.a. fartygstyp, fartygets ålder och last samt fartområde. Totalt finns det ett hundratal olika typer av certifikat, av vilka ett knappt 40-tal är relevanta för de fartyg som för svensk flagg och utfärdas med stöd av de större konventionerna inom sjöfartsområdet.²⁵⁸

Flaggstaten ansvarar således för att fartygen under dess flagg har godkända certifikat. Som framkom ovan finns det sammantaget ca 100 olika certifikat (klasscertifikat), varav 40 är flaggstatscertifikat. Flaggstatscertifikaten är de som kallas för ”*statutory-certificate*”. Olika fartyg har olika certifikat beroende på vilken fartygstyp man representerar, dvs. tank- och kemikaliefartyg har vissa certifikat medan passagerarfartyg har andra certifikat. I bilaga 4 specificeras de certifikat som gäller i Sverige.

9.3 Delegering av tillsyn till klassificeringssällskap

Klassificeringssällskap är privata organisationer som bl.a. arbetar med klassning av fartygs sjövärdighet genom att kontrollera fartygens tekniska förutsättningar för säkerhet och sjövärdighet. Sällskapen har utvecklat ett eget regelverk för krav på skrov, maskin och elektriska installationer för fartyg och offshoreinstallationer. Förutom att säkerställa att reglerna efterlevs under fartygens nybyggnadsprocess kontrollerar sällskapen också att reglerna efterlevs även därefter. Klassificeringssällskapen utfärdar ett s.k. klasscertifikat som visar att ett fartyg enligt Solas är konstruerat, byggt och underhållet i enlighet med de strukturella och mekaniskainstallationer och elinstallationer som ställs upp av ett klassificeringssällskap. Ett sådant klassificeringssällskap måste vara erkänt av fartygets flaggstat. Det är obligatoriskt att fartyg har klasscertifikat. Sällskapen spelar en viktig roll när det gäller att samla in fartygsspecifik information om konstruktion, underhåll och skick, vilken t.ex. sjöfartsadministrationer och försäkringsbolag efterfrågar.²⁵⁹

Flaggstater kan genom sina sjöfartsadministrationer välja att överlåta vissa uppgifter till erkända organisationer, s.k. klassificeringssällskap.

Klassificeringssällskapen utövar tillsyn inte bara över att deras egna regler efterlevs, utan kan också utöva tillsyn och utfärda certifikat efter överlåtelse av uppgifterna från flaggstaterna. Till skillnad från klassificeringscertifikaten som sällskapen utfärdar med direkt stöd i Solas, [...], krävs alltså att flaggstaten överlåtit uppgifterna till sällskapet. Efter överlåtelse genomför sällskapen tillsyn av fartyg för flaggstatens räkning och utfärdar certifikat på flaggstatens vägnar. Ett krav för sådan överlåtelse är att sällskapen

²⁵⁸ Prop. 2012/13:100, s. 9.

²⁵⁹ Se prop. 2012/13:110 för en mer utförlig beskrivning av de olika certifikaten och klassificeringssällskapen.

uppfyller såväl IMO:s som, i förekommande fall, EU:s krav på sådana erkända organisationer.²⁶⁰

För att säkerställa att klassificeringssällskapen inte ska skilja sig åt alltför mycket i fråga om kvalitet, kvalifikationer och resultat har EU slagit fast minimikriterier för att erkänna sådana organisationer.²⁶¹ Transportstyrelsen har avtal med följande sex erkända organisationer, klassificeringssällskap:

- American Bureau of Shipping
- Bureau Veritas
- Det Norske Veritas
- Germanischer Lloyd
- Lloyd's Register
- The Royal Institute of Naval Architects

Dessa avtal reglerar flaggstatsbesiktningar, besiktningar och utfärdande av certifikat för fartyg i internationell trafik, s.k. Solas-fartyg. Enligt internationella konventioner har varje flaggstat ansvar för att fartyg under dess flagg ska ha vissa certifikat samt undergå besiktningar enligt bestämda tidsplaner. Det är enligt Transportstyrelsen inom ramen för dessa konventioner som en delegering av vissa moment till klassificeringssällskapen har gjorts.

Transportstyrelsen fick i slutet av 2009 i uppdrag att se över möjligheterna att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av svenska fartyg i internationell trafik.²⁶² Syftet var att skapa bättre näringspolitiska förutsättningar för svenska rederier samtidigt som miljö-, säkerhets- eller sjöfartsskyddskraven inte sänks eller Sveriges åtagande som flagg-, hamn- och kuststat påverkas negativt. Resultatet av uppdraget blev att Transportstyrelsen delegerade de certifikat som myndigheten ska utfärda i enlighet med vad som följer av lagen (1980:424) om föreningar från fartyg och fartygssäkerhetslagen (2003:364) till erkända organisationer, med undantag av ISM, MLC (arbetsmiljö), fartcertifikatet och viss ritningsgranskning. Nuvarande delegering omfattar alltså last- och tankfartyg,²⁶³ och ingen tillsynsverksamhet har delegerats för passagerarfartygen.

9.4 Utökad delegeringsordning

Enligt Transportstyrelsen delegerar Finland i likhet med våra andra grannländer i dag all tillsyn förutom hamnstatskontroll och värdstatskontroll, som inte

²⁶⁰ Prop. 2012/13:110, s. 10.

²⁶¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed (klassdirektivet) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg (klassförordningen).

²⁶² Uppdraget avgränsades till att bl.a. omfatta konventionsfartyg med en bruttodräktighet om 500 eller mer i internationell trafik, dvs. passagerarfartyg i internationell trafik omfattades inte i översynen.

²⁶³ http://www.transportstyrelsen.se/Global/Sjofart/Dokument/Tillsyn/Annex_I-III_v%2002%2000_111017.pdf

är delegeringsbart.²⁶⁴ Skillnader förekommer mellan länderna, men Transportstyrelsen tillstår att Sverige är det land som har delegerat minst vid en jämförelse med flertalet andra länder. Myndigheten utreder för närvarande vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras inom sjöfartsområdet. I det pågående projektet tas fram underlag för beslut om fortsatt delegering av uppgifter inom sjöfarten.

Flera mål har satts upp för projektet. Å ena sidan ska ett förändrat ansvar för delegering bidra till att stärka den svenska konkurrenskraften i beaktande av de transportpolitiska målen och med bibehållande av rättssäkerheten. Å andra sidan bedöms det vara viktigt att säkerställa Sveriges ansvar som såväl registreringsstat som flagg-, hamn- och kuststat. Beslutsunderlag kommer att levereras löpande fram t.o.m. augusti 2015 när det gäller huruvida tillsynsverksamheten ska delegeras eller inte. Transportstyrelsen anför följande:

Inriktningen är att vi ska delegera tillsynen av nybyggen, last- och tankfartygen, men också passagerarfartygen.²⁶⁵

De uppgifter som Transportstyrelsen bedömer möjliga att delegera och som därmed ingår i översynsprojektet är bl.a. följande:

- Tillsyn och tillstånd som rör SMS (Safety Management System) för rederier och fartyg.
- ISM-kodens övergripande syfte är att se till att rederierna har ett fungerande underhållssystem och rutiner för ett effektivt säkerhetsarbete bl.a. avseende underhållssystem och egenkontroll. ISM-certifikatet (Document of Compliance och Safety Management System) kan delegeras enligt Solas-konventionen.
- Tillsyn och tillstånd över passagerarfartyg i internationell trafik.
- Det övergripande certifikatet ”international passengership safety certificate” inkluderar säkerhetsutrustning inom brand, livräddningsutrustning, navigationsutrustning och radio. Övriga certifikat för att bedriva sjöfart kan delegeras med undantag av ISM och MLC. Certifikatet kan delegeras.
- Tillsyn och tillstånd över fartyg (last-, fiske- och passagerarfartyg) i nationell trafik.
- Transportstyrelsen bedriver parallellt med projektet att se över delegerad verksamhet ett projekt om nationella föreskrifter inkluderande tillsyn och tillstånd. Syftet är att konsolidera befintliga standarder (regelverk) och göra dem funktionsanpassade samt utveckla en tillsynsmetodik baserad på

²⁶⁴ I slutet av 2013 uppdaterade sjösäkerhetsmyndigheten Trafi i Finland det avtal om bemyndigande att förrätta vissa besiktningar som verket ingick 2012 med sju av EU erkända klassificeringssällskap. Det uppdaterade avtalet innebär att ytterligare besiktnings- och certifieringsuppgifter delegeras till klassen. Finländska redare kan anlita följande klassificeringssällskap för besiktning och klassificering av sina fartyg: American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Lloyd's Register, RINA Services S.p.A., Russian Maritime Register of Shipping, Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) och DNV GL AS. De olika klassificeringssällskapen har identiska avtal. De uppgifter som handhas av Trafi och vilka som har delegerats till klassen regleras i avtalet och dess bilagor. http://www.trafi.fi/sv/sjofart/besiktningar/arbetsfordelning_med_klassen.

²⁶⁵ Intervju med Transportstyrelsen 2014-11-19.

systemtillsyn. Översynen av tillsynen och tillståndsgivningen av fartyg i nationell trafik ska levereras senast den 1 januari 2016.

- MLC/SAM, Marine Labour Convention 2006 och SAM dvs. systematiskt arbetsmiljöarbete. Tillsyn och tillstånd för fartyg som avser viss arbetsmiljö (sjöarbetskonventionen, MLC). Konventionen, vilken trädde i kraft i mitten av 2013, innebär att ett regelverk med arbetsmiljöregler även gäller internationellt. Det innebär att det skapades förutsättningar för att delegera vissa av de delar som ingår i den svenska arbetsmiljölagstiftningen. SAM är ett svenskt nationellt arbetsmiljökrav där två myndigheter samverkar: Transportstyrelsen som utövar tillsynen och Arbetsmiljöverket som ansvarar för arbetsmiljöfrågorna i Sverige. Därutöver finns särregler i den svenska arbetsmiljölagstiftningen. Det är oklart huruvida dessa särregler (SAM) om arbetsmiljön kan delegeras eller inte.
- Nybyggnation och ombyggnation av fartyg.
- Delegering till erkända organisationer bedöms vara möjlig då rederier redan i dag har möjligheten att bygga utomlands och därefter flagga in till Sverige i efterhand.
- Tillsyn och tillstånd som rör föroreningar från fartyg i hamn.
- Tillsyn och tillstånd som rör sjösäkerhetsanordningar.

Inriktningen på arbetet är att all tillsyn över den internationella sjöfarten förutom hamnstats- och värdestatskontrollen ska kunna delegeras till klassificeringssällskapen. Samtidigt poängterar Transportstyrelsen att det är ett långsiktigt arbete, särskilt när det gäller den nationella sjöfarten där förutsättningarna ser väldigt olika ut. För närvarande löper flera projekt där tillsynen vid nybyggnationen av fartyg har delegerats.

Vi låter på prov klassen utöva tillsynen vid byggnationen av fartyget, men vi släpper inte kontrollen helt utan vi är med i bakgrunden och för en dialog med klassen och rederierna om vilka krav som ska uppfyllas. En viss kontroll på plats kommer vi att utföra även om det inte alls blir i samma omfattning som tidigare.²⁶⁶

Arbetsordningen förändras därmed, och Transportstyrelsens roll blir att utöva tillsyn över klassificeringssällskapen i stället för de enskilda rederierna. Denna tillsyn kommer att kompletteras med en riskbaserad tillsynsverksamhet, dvs. Transportstyrelsen gör riktade insatser om man anser att behovet finns. Ett problem är att det inom sjöfarten rapporteras väldigt få tillbud jämfört med t.ex. luftfarten, vilket är ett hinder mot en mer riskbaserad och effektiv tillsynsverksamhet. Av den anledningen arbetar Transportstyrelsen för närvarande med att ändra regelverket för att förbättra möjligheterna till rapportering, t.ex. när det gäller förbättrat sekretesskydd.

²⁶⁶ Intervju med Transportstyrelsen 2014-11-19.

9.4.1 Tillsynskostnader vid en utökad delegering

En fråga är hur tillsynsavgifterna förändras om ett rederi tillåts anlita ett certifierat klassificeringssällskap för att utföra tillsynen. Sveriges Redareförening betonar att det är mycket svårt att plocka ut ett enskilt certifikat och sätta en prislapp på detta. Komplexiteten beror på att kostnaderna för att utföra tillsynen varierar beroende på fartygstyp och besiktningområde. Transportstyrelsen har emellertid indirekt, genom tariffsystemet med tillhörande rabatter, satt en prislapp på vissa av certifikaten, dock inte alla.

Enligt rådande delegeringsmöjligheter tillåts lastfartyg dvs. tank-, torrlast-, bilfartyg etc. delegera samtliga *statutory-certificate* utom ISM-, MLC-, fart- och tidigare ISPS-certifikat. Det är mycket komplext att värdera/jämföra de olika certifikaten med varandra då besiktningssfången och betydelsen av certifikaten varierar stort beroende på vilken fartygstyp som åsyftas. Enligt Sveriges Redareförening skulle en reduktion med 25 procent vara motiverad om man tar bort ett av fyra certifikat och utgår från en proportionalitetsprincip där 100 procent täcker fyra certifikat.

För ropax-fartygen, dvs. färjorna, gäller en något annan ordning. Denna fartygstyp tillåts inte att delegera ISM-, MLC-, fart- eller tidigare ISPS-certifikat men inte heller Passenger Ship Safety-certifikat. Detta certifikat utgör skillnaden mellan full delegering och annan delegering. Lastfartygen har ett motsvarande Cargo Ship Safety-certifikat som är delegeringsbart. Detta enskilda certifikat ger en delegeringsrabatt på 60 procent på de fasta tarifferna, dvs. den ansvariga myndigheten har gjort en indirekt värdering av certifikatet.

Det är enligt Transportstyrelsen oklart hur tillsynskostnaden kommer att påverkas vid en utökad delegering till klassen. Myndigheten menar att den stora fördelen för rederierna är att administrationen kommer att minska då tillgängligheten ökar vid en utökad delegering till klassificeringssällskapen. Rederierna kan dessutom anlita en part när det gäller all tillsyn av fartyget. Klassificeringssällskapen är tillgängliga i världens alla stora hamnar, vilket innebär lägre omkostnader för resor och enklare logistik för rederierna. Därtill kan den delegerade tillsynen genomföras vid samma besiktningstillfälle som klasstillsynen av t.ex. skrov och elektronik.

Transportstyrelsen analyserar för närvarande hur rederierna kan debiteras för den tillsyn som klassen kan tänkas utföra, samtidigt som man måste säkerställa finansieringen av den tillsyn man ska utöva på klassen. Det finns flera alternativ hur finansieringen av tillsynsarbetet ska utformas. Flera länder finansierar myndighetens tillsyn av klassen genom ett anslag. Andra alternativ är att rederierna ersätter klassificeringssällskapen för deras arbete, alternativt sker en debitering av rederierna varefter Transportstyrelsen förmedlar betalningen vidare till klassificeringssällskapen. Transportstyrelsen menar att en fördel när de agerar som betalningsförmedlare är att man därigenom särskiljer förhållandet mellan rederier och klassificeringssällskapen. Detta kan vara viktigt då klassificeringssällskapen å ena sidan företräder myndigheten när den utövar tillsynen och å andra sidan säljer andra tjänster till rederierna.

Terntank menar emellertid att en delegering till klassen inte innebär att flaggstaten frånsäger sig ansvaret, utan det handlar endast om en effektivisering av tillsynsverksamheten. Furetank Rederi delar denna uppfattning och säger att risken med att klassificeringssällskapen har dubbla roller är överdriven. Kompetensen hos klassificeringssällskapen är odiskutabel, eftersom de redan i dag gör besiktningar i samband med utfärdande av klasscertifikat. Furetank uttrycker följande:

Transportstyrelsen frånsäger sig inte sitt ansvar vid en delegering utan man har fortfarande ett ansvar att kontrollera klassens arbete. Klassen kontrolleras i sin tur av alla flaggstater. Detta borgar för att tillsynen blir objektiv och i slutändan har en hög kvalitet.²⁶⁷

Ambitionen är att på sikt sänka avgifterna, vilket dessutom är ett av Transportstyrelsens strategiska mål.²⁶⁸ En utökad delegering innebär sannolikt att Transportstyrelsen inte längre kan förbinda sig att hantera de fartyg som inte vill anlita en erkänd organisation för att utöva tillsynen. Det skulle vara kostnadsdrivande i och med att myndigheten skulle vara tvungen att öronmärka resurser för att hantera dessa fartyg

9.5 Iakttagelser från sjöfartsnäringsen om en utökad delegering

Det råder en enighet inom sjöfartsnäringsen om att det allmänna kostnadsläget för registrering, inspektion, tillsyn, behörigheter och övriga avgifter totalt sett är för högt i Sverige i jämförelse med våra konkurrentländer. Förhoppningen är att en utökad delegering innebär sänkta tillsynskostnader för näringsen. Sirius Rederi säger att Transportstyrelsens kostnader är uppemot 40 procent högre än i våra grannländer.

Donsötank anser att Transportstyrelsens tillsynsverksamhet i stort sett fungerar på ett effektivt sätt. Den gängse uppfattningen bland rederierna, däribland Donsötank, är att tillsynsverksamheten i möjligaste mån ska konkurrensutsättas. Seko sjöfolk delar denna uppfattning och betonar att Transportstyrelsen därmed skulle få i uppdrag att kontrollera klassificeringssällskapen och kvaliteten på deras arbete. Sveriges Redareförening betonar att frågan om överlåtelse av tillsynsuppgifter är prioriterad för att skapa likvärdiga konkurrensvillkor som gäller i andra flaggstater. Flertalet länder har beslutat om en delegering till certifierade klassificeringssällskap både när det gäller den löpande besiktningen och vid nybyggnation av fartyg. Rederierna påtalar att det är olyckligt att Sverige inte har följt denna trend, eftersom det av konkurrensskäl är viktigt att tillsynsverksamheten fungerar på ett likvärdigt sätt som i övriga europeiska länder. Viking Line skulle välkomna en delegerad tillsyn till

²⁶⁷ Intervju med Furetank Rederi AB 2014-12-11.

²⁶⁸ Det borde enligt Transportstyrelsen t.ex. vara möjligt att sänka timdebiteringen från dagens 1 400 kronor per timme ned mot ca 1 000 kronor per timme.

klassificeringssällskap då det sannolikt skulle leda till stora effektiviseringar och förhoppningsvis sänkta tillsynskostnader.

Det finns enligt Wallenius Lines inga sakskaal som visar att en delegering till klassificeringssällskap skulle leda till ett åsidosättande av fartygens säkerhet, vare sig sjödugligheten eller arbetsmiljön. Søfartsstyrelsen i Danmark ansvarade tidigare för tillsynen när det gäller danska särkrav på arbetsmiljön. Även dessa tillsynsuppgifter har överlåtits till klassificeringssällskapen. Det faktum att vissa tillsynsuppgifter inte har delegerats så de kan hanteras lokalt kan skada rederiet, i form av merkostnader och försämrade relationer med kunderna då leveransen av varor riskerar att försenas för att fartyget ligger och väntar på en inspektör från Transportstyrelsen. En avsaknad av en fullständig delegering av tillsynen riskerar att skapa problem framför allt för rederier som har fartyg som går i oceanfart. Flaggstaten har delegerat tillsynsansvaret till s.k. certifierade klassificeringssällskap så gott som alla länder som Wallenius Lines är verksamma i. När det gäller tillsynsverksamheten betonar Wallenius att det är viktigt att det finns ett kontrollsystem som säkerställer att inspektörerna inte gör olika bedömningar vid inspektionstillfällena. Detta är något som man upplever kan vara ett problem i dag. Sirius Rederi delar denna uppfattning.

Ett problem med Transportstyrelsens myndighetsutövande är att det finns ett inslag av godtycke och att olika inspektörer kan göra olika bedömningar vid en inspektion.²⁶⁹

Klassificeringssällskapen har enligt rederierna lika hög kunskap som Transportstyrelsens inspektörer. Northern Offshore Services uttrycker det enligt följande:

Danmark har i princip samma regelverk som Sverige, med undantag av vissa svenska särkrav. Det är bara det att hanteringen sker på ett betydligt smidigare sätt då klassen sköter tillsynen.²⁷⁰

Rederierna välkomnar Transportstyrelsens översyn om en utökad delegeringsordning.

I annat fall kvarstår en betydande begränsning som kan bidra till att rederier beslutar att flagga ut fartyg. Svenska särregler bör så långt som möjligt undvikas och i den mån de förekommer avskaffas. Rederierna menar att tillsynen av de särregler som trots allt finns kvar i likhet med i Danmark bör delegeras till klassen. Flera rederier påtalar betydelsen av att en utökad delegering inkluderar ISM- certifikatet. Furetank Rederi anför följande:

Utfallet av den pågående diskussionen om huruvida ISM ska delegeras eller inte är centralt. Bibehåller Transportstyrelsen ansvaret för detta certifikat är risken att en utökad delegering inte kommer att få någon större effekt på de enskilda rederierna. Certifikatet är centralt och påverkar många av de övriga certifikaten.²⁷¹

²⁶⁹ Intervju med Sirius Rederi AB 2014-11-05.

²⁷⁰ Intervju med Northern Offshore Services AB 2014-11-06.

²⁷¹ Intervju med Furetank Rederi AB 2014-12-11.

Flera rederier, t.ex. Sirius Rederi, planerar att bygga nytt tonnage. Gemensamt för rederierna är att de avvaktar beslut om att Transportstyrelsen ska överlåta i princip alla tillsynsuppgifter till klassificeringssällskapen. Rederierna påtalar att Transportstyrelsen inte har incitament att agera affärsdrivande på samma sätt som företag som verkar på en konkurrensutsatt marknad. För att gynna svensk sjöfartsnäring är det viktigt att en utökad delegering leder till sänkta tillsynskostnader. Flera rederier betonar att alla extrakostnader, inklusive kostnader för besiktning och löpande tillsynsarbete, påverkar valet av flaggstat även om andra frågor väger tyngre. Av den anledningen menar rederierna att Transportstyrelsens kostnader för tillsynsverksamheten borde anslagsfinansieras i framtiden.

9.5.1 Löpande tillsyn

En fördel för rederierna vid en utökad delegering till klassificeringssällskapen skulle vara en förenklad administration. Klassificeringssällskapen är kontinuerligt ombord på fartygen för att ombesörja besiktningar av klasscertifikaten, vilka omfattar skrov, maskininstallation, strukturer och elinstallationer. Tillgängligheten är hög då klassificeringssällskapen är representerade i sjöfartsvärldens hamnar. Det innebär att en flaggstatsinspektör snabbt kan finnas på plats om problem uppstår var fartygen än befinner sig i världen. Detta ska jämföras med dagens situation där en inspektör måste resa från Sverige till den hamn som fartyget befinner sig i. Wallenius Lines ger följande exempel på de problem som kan uppstå till följd av att Transportstyrelsen inte har överlåtit fler uppgifter till klassificeringssällskapen.

Ett av våra fartyg gick från US East Coast via Panama ner till Australien med last. När fartyget skulle gå från hamnen i Baltimore sent på kvällen förde skepparen inte in rätt uppgifter i arbetstidsjournalen vad de olika befattningshavarna gjorde. De anlände till Sydney och undergick en s.k. "port-state control" Besiktningssmannen kontrollerar och upptäckte felet i arbetstidsjournalen, varvid båten fick ett s.k. "detention", vilket innebär ett kvarhållande av fartyg av säkerhetsskäl. Fartyget får då inte lämna hamnen innan någon har gått ombord och reviderat att processen för att hålla arbetstidsjournal är korrekt, förstådd och implementerad. Hade det varit ett Singaporeflaggat fartyg ringer man till Lloyd's som omedelbart kan gå ombord och tillsammans med skepparen gå igenom vad som har gått fel. Fartyget kan alltså relativt snabbt genomgå en revision och godkännas för att återigen gå i trafik [...] Problemet är att tillsynsmyndigheten för svenskflaggade fartyg sitter i Norrköping och personal måste alltså flyga till den aktuella hamnen. Kostnaden för rederiet när ett fartyg ligger i hamn ligger mellan 25 000–30 000 dollar per dag. Nuvarande arbetsmetodik är av förklarliga skäl inte bra. För oss som håller på med oceansjöfart är Transportstyrelsen lite opraktisk. Vi har svenskflaggade fartyg som i flera år bara har gått mellan Japan, Kina, Korea och Singapore. Fartygen har alltså inte varit i europeiska vatten på flera år. Det är alltså opraktiskt att ha Transportstyrelsen som tillsynsmyndighet²⁷²

²⁷² Intervju med Wallenius Lines AB 2014-09-17.

Storsjöfarten tappar i konkurrenskraft i förhållande till andra länder medan den inre sjöfarten riskerar att tappa i konkurrenskraft i förhållande till andra trafikslag. Skärgårdsredarnas medlemsföretag styrs enligt de själva i hög utsträckning av regler som gäller för storsjöfart som i viss utsträckning har anpassats för små båtar i inre fart. Detta har skapat och inneburit problem för dessa rederier. Transportstyrelsen gör för närvarande en översyn av det nationella regelverket för nationella fartyg, inklusive passagerarfartyg upp till 500 passagerare. Ett viktigt fokus i arbetet är att skapa ett mer användarvänligt regelverk. Nuvarande regelverk behöver ersättas med ett sammanhållet nationellt regelverk. Arbetet har efterfrågats av branschen under en lång tid då den anser att det finns ett behov av att förnya regelverket. Nuvarande regler är svåra att tyda och innehåller obsoleta bestämmelser. Det nya regelverket kommer delvis att vara funktionsbaserat till skillnad från de nuvarande reglerna som är preskriptiva.

9.5.2 Inflaggning och nybyggnation

Sveriges Redareförening hävdar att delegering till klassificeringssällskapen vid nybyggnation är att betrakta som nödvändigt och är en självklarhet i övriga flaggstater. Flertalet flaggstater, inklusive stora skeppsbyggarländer, har delegerat hela nybyggnadsprocessen till klassificeringssällskapen då man anser att det krävs särskild kompetens för att fullt ut kunna följa utvecklingen av regler och teknik. Nya fartyg byggs i hög utsträckning i Kina, Japan och Korea. Tillsynsavgifterna vid nybyggnation skulle därmed reduceras vid en delegering då klassificeringssällskapen redan måste vara på plats för att utfärda klasscertifikaten. Sveriges Redareförening betonar att det finns uppenbara synergieffekter om endast en aktör skulle utöva tillsynen.

I samband med nybyggnationen av ett fartyg debiterades Termtank 4–5 miljoner kronor per fartyg av Transportstyrelsen för deras tillsynsarbete. Det är enligt Termtank en merkostnad på ca två miljoner kronor per fartyg jämfört med om ett klassificeringssällskap hade anlåtats för arbetet. Furetank Rederi menar att ett problem är att Transportstyrelsen vid nybyggnation av fartyg genomför sin tillsyn på löpande räkning. Det ska jämföras med klassificeringssällskap som offererar en totalkostnad till varvet.

Vi byggde fartyget M/S Sigrid på uppdrag av Svensk Kärnbränslehantering. Transportstyrelsen tillsammans med klassen medverkade under byggnationen av fartyget i Rumänien. Transportstyrelsens kostnader under byggnationen uppgick till fyra miljoner kronor, medan klassens kostnader uppgick till en miljon kronor. Merkostnaden för att klassen också skulle ta hand om Transportstyrelsens tillsyn skulle vara ytterst måttlig, gissningsvis en halv till en miljon kronor.²⁷³

Wallenius menar att byggandet av svenskflaggade fartyg medför onödiga merkostnader på grund av Transportstyrelsens återkommande inspektioner. Det skapar dessutom onödiga kommunikationsproblem om alltför många parter –

²⁷³ Intervju med Furetank Rederi AB 2014-12-11.

tillsynsmyndigheten, klassificeringssällskapet och rederiet – är involverade i byggprocessen. Av den anledningen bygger Wallenius för närvarande ett Maltaflaggat fartyg, men man har ännu inte slutgiltigt beslutat vilken flagg som fartyget ska få.

Destination Gotland är ett pilotfall när det gäller delegering till klassificeringssällskap i samband med byggandet av en ny LNG-driven färja. Formen för hur det ska gå till har under 2014 diskuterats vid flera möten mellan parterna. Klassificeringssällskapen har enligt rederiet bättre förutsättningar att följa den senaste tekniska utvecklingen. Certifikatet om arbetsmiljö är undantaget då man vill säkerställa att svenska arbetsmiljöregler efterlevs. Rederiet får sedan ett fulltidscertifikat utfärdat av klassificeringssällskapet som Transportstyrelsen sedan byter ut mot motsvarande svenska certifikat utan någon förnyad granskning. Transportstyrelsens arbetssätt bör, enligt rederiet alltså förändras så de ska sköta tillsynen av klassificeringssällskapen, dvs. kvalitets-säkra deras arbetsmetoder, och inte rederierna. Myndigheten ska enligt Destination Gotland också ansvara för att bedöma vilka klassificeringssällskap som rederierna ska tillåtas anlita för att genomföra tillsynsarbetet.

9.6 Delegering av vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till klassificeringssällskap

Riksdagen har sedan tidigare beslutat att Transportstyrelsen får erkänna vissa organisationer som s.k. erkända sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till sådana organisationer.²⁷⁴ Avsikten med förändringen var att stärka svensk sjöfartsnäring. De ändrade bestämmelserna trädde i kraft den 1 juli 2013.

De ändrade reglerna för tillsyn inom sjöfartsskyddet med syfte att minska tillsynskostnaderna har enligt representanter från sjöfartsnäringen i praktiken inte fått någon betydelse för de svenska rederierna. Kritik riktas mot Transportstyrelsen om att genomförandet av bestämmelserna innebär oförändrade tillsynskostnader för rederierna även om man väljer att anlita ett klassificeringssällskap för att utföra tillsynsarbetet för att Transportstyrelsen inte har minskat sina fasta tillsynsavgifter. Detta innebär att de rederier som anlitar erkända organisationer totalt sett får ökade kostnader för tillsynen – dels oförändrade avgifter för Transportstyrelsens tillsyn, dels tillkommande avgifter för klassificeringssällskapens tillsyn som har delegerats när det gäller sjöfartsskyddet. I realiteten innebär det att det saknas incitament att anlita någon annan aktör än Transportstyrelsen för att utöva tillsynen. Wallenius Lines menar att myndigheten inte har genomfört de nya reglerna på det sätt som politikerna avsåg. Sveriges Redareförening uttrycker följande:

Riksdagen beslutade om en ökad flexibilitet genom att överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet. Syftet var dels att sänka tillsynskost-

²⁷⁴ Prop. 2012/13:110.

naderna för rederierna och dels att skapa en bättre tillgänglighet för tillsynen. Transportstyrelsen har möjliggjort för rederier att anlita ett certifierat klassningssällskap för att utföra tillsynen, men man har inte sänkt den avgift som tas ut av rederierna. Detta innebär således att rederierna betalar lika mycket i avgifter till Transportstyrelsen oavsett om denna möjlighet utnyttjas eller inte.²⁷⁵

Transportstyrelsen förstår den kritik som riktas mot dem och kommer att se över denna fråga i samband med ett helhetsgrepp om delegering av i princip allt tillsynsarbete.

9.7 Administrationskostnader och delegeringen av tillsynsarbetet i Danmark

Søfartsstyrelsen har ingått avtal med åtta klassificeringssällskap som har tillstånd att bedriva certifieringsarbete i Danmark. Klassificeringssällskapen är:

- American Bureau of Shipping <http://www.eagle.org/>
- Bureau Veritas
- Class NK (Nippon Kaiji Kyokai)<http://www.eagle.org/>
- DNV GL
- Lloyd's Register
- Polish Register of Shipping
- The Royal Institute of Naval Architects
- Korean Register

Regelbundet återkommande möten på årsbasis hålls med varje klassificeringssällskap. Därutöver gör Søfartsstyrelsen stickprovskontroller av fartyg som hanteras av sällskapen. Myndighetens tillsyn av klassificeringssällskapen finansieras med skattemedel, även om det finns ett politiskt önskemål om att gå mot en avgiftsfinansiering. Därtill hanterar myndigheten fartyg som klassificeringssällskapen inte tar. Syftet med delegeringen är att frigöra resurser hos Søfartsstyrelsen, ökad säkerhet och effektivisering och att skapa arbetstillfällen och förutsättningar för danskt näringsliv.²⁷⁶ Detta har medfört att man har delegerat merparten av tillsynen till klassificeringssällskapen. I princip all tillsyn av lastfartyg har delegerats, medan en viss tillsyn kvarstår när det gäller passagerarfartyg.

Transportstyrelsen har jämfört tillsyns- och tillståndsavgifterna mellan olika europeiska länder, däribland Danmark, för större fartyg som går i internationell trafik.²⁷⁷ När det gäller tillsynsavgifterna per timme är den svenska avgiften ca 150 euro, medan den motsvarande danska avgiften är drygt 100 euro. Myndigheten jämförde också den årliga tillsynsavgiften för tre typexempel av fartyg, nämligen kemikalietanker, containerfartyg och passagerarfartyg.

²⁷⁵ Intervju med Sveriges Redareförening 2014-08-20.

²⁷⁶ Transportstyrelsen (2013).

²⁷⁷ Transportstyrelsen (2014d).

I alla tre fallen är den årliga tillsynsavgiften relativt mycket högre i Sverige än i Danmark.

Tabell 13 Jämförelse årsavgift tillsyn tre typfartyg, euro*

	Sverige	Danmark
Kemtanker	7 750	4 050
Containerfartyg	8 500	4 000
Passagerarfartyg	31 000	20 000

* Avgifterna är ungefärliga.

Källa: Transportstyrelsen (2014d).

Som framgår av tabellen ovan är tillsynsavgiften genomgående högre i Sverige än i Danmark när det gäller de tre typfartygen. Ett exempel på skillnad mellan länderna är kostnaden för att registrera fartyg i respektive lands fartygsregister. I Sverige tas en stämpelskatt ut på 0,4 procent medan motsvarande kostnad i Danmark är 0,2 procent bestående av en tinglysningsavgift respektive en avgift på registrering av pantbrev på vardera 0,1 procent av köpesumman.

10 Olika avgifter

Avgifter tas ut för sjöfarten till och från svenska hamnar i form av farleds-, lots- och hamnavgifter. Kostnaderna bedöms inte skilja sig åt i nämnvärd utsträckning mellan sjöfartens olika delsegment, dvs. avgifterna som andel av de totala kostnaderna är relativt konstanta oavsett vilken sjöfartsverksamhet som idkas.

10.1 Farledsavgifter

Farledsavgiften tas dels ut på fartygets bruttodräktighet, dels på lastat och lossat gods.²⁷⁸ Avgiften som tas ut på fartygets bruttodräktighet varierar mellan 2,25 kronor per enhet för passagerarfartyg och 2,55 kronor per enhet för övriga fartyg. Den godsbaserade avgiften varierar mellan 1,00 kronor per ton för s.k. lågvärdigt gods²⁷⁹ och 2,75 kronor per ton för annat gods. För inrikes trafik tas den godsbaserade avgiften ut endast för lastat gods. Farledsavgifterna uppgick till drygt 900 miljoner kronor för 2013.²⁸⁰

Avgiftsuttaget maximeras för den bruttobaserade delen av farledsavgiften så att maximalt fem respektive två anlöp avgiftsbeläggs per kalendermånad för passagerarfartyg respektive övriga fartyg. Specifika regler gäller för kryssningsfartyg som betalar farledsavgift med 1,50 kronor per enhet av fartygets bruttodräktighet. Fartygen betalar endast för ett anlöp i svensk hamn under samma kryssning.

Fartyg får en rabatt på den bruttodräktighetsbaserade farledsavgiften om de har installerat utrustning för reduktion av utsläppen av kväveoxid. Rabatten startar vid en utsläppsnivå om 6 g/kWh och minskar sedan linjärt ned till under 0,5g/kWh där fartyg är helt befriade från bruttodräktighetsbaserade farledsavgifter.²⁸¹ Sedan ett par år tillbaka arbetar Sjöfartsverket med att utveckla farledsavgiften för att göra avgiftsmodellen mer transparent. Farledsavgiften sänktes med totalt 45 miljoner kronor den 1 januari 2015, vilket motsvarade ökningen av det fasta anslaget för sjö- och flygräddningen.

Ett förslag som innebar en större förändring av hela sjöfartsavgiftssystemet drogs tillbaka av Sjöfartsverket i slutet av 2014. Anledningen till det ändrade förslaget berodde på kritik från rederierna. Det initiala beskedet från Sjöfartsverket var att de nya miljödifferenterade farledsavgifterna skulle innebära en

²⁷⁸ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Taxor-och-avgifter>.

²⁷⁹ Lågvärdigt gods specificeras i en bilaga till Sjöfartsverkets ändringsföreskrifter (SJÖFS 2012:7) om farledsavgiften.

²⁸⁰ Farledsavgifterna för fartyg uppgick till 501 miljoner kronor och för gods till 408 miljoner kronor (Sjöfartsverket, Årsredovisning 2013).

²⁸¹ Innan svaveldirektivets ikraftträdande utgick en reducerad farledsavgift (bruttobaserade delen) för fartyg som använde bunkerolja med en svavelhalt som inte översteg 0,5 viktprocent. Avgiftsbefrielse gällde för de fartyg som enbart använde bunkerolja med en svavelhalt som underskred 0,2 viktprocent. Tidigare har vissa fartyg haft speciella intyg och därmed undantagits från svavelavgiften. Ändringen innebär att fartyg med reducerad avgift fr.o.m. 2015 ingår i det normala avgiftssystemet.

minskning av avgifterna. Flera rederiers beräkningar visade i stället att den nya avgiftsmodellen skulle innebära en relativt kraftig höjning av avgifterna. Till exempel skulle det för Rederi Gotlands del innebära 30 procents ökning av avgifterna. Sveriges Redareförening anser att ett framtida system ska vara indexbaserat och utgå mer från de enskilda fartygens miljöprestation.

Arbetet med att ta fram en ny avgiftsmodell har påbörjats i början av 2015. Ambitionen är att en ny avgiftsmodell ska vara färdigutvecklad till 2017 när den s.k. sjöfartsmiljarden upphör. Sjöfartsmiljarden innebär att Sjöfartsverket får ett extraanslag på 300 miljoner kronor per år under perioden 2014–2016. Utvecklingen av en ny avgiftsmodell måste ta hänsyn till den anslagsförstärkning som upphör 2017. Sjöfartsverket utesluter inte att det kan bli aktuellt att höja farledsavgifterna i framtiden till följd av verkets svaga finansiella ställning trots att betydande besparings- och effektiviseringsprogram har genomförts under senare år. Sjöfartsverkets underskott beror framför allt på den pensionskuldsmodell som verket är tvingat att använda sig av. Initialt anfördes att det ökade anslaget skulle innebära att Sjöfartsverket skulle kunna sänka farledsavgifterna. I realiteten innebär det ökade anslaget att Sjöfartsverket inte behövde höja farledsavgifterna. Det är oklart vad som händer efter 2016, men det finns en samsyn inom näringen om att anslagsökningen bör permanentas för att undvika att sjöfartsnäringen påförs kostnadsökningar när anslagsökningen upphör. Sjöfartsverket betonar att det blir ett politiskt beslut som i slutändan kommer att avgöra hur höga farledsavgifterna kommer att bli i framtiden.

Kritik från hela sjöfartsklustret riktas mot att Sjöfartsverket drivs som ett affärsdrivande verk och att handelssjöfarten som en konsekvens av detta betalar ett avkastningskrav till staten. Sjöfartsnäringen menar att t.ex. en ökad anslagsfinansiering av Sjöfartsverkets verksamhet skulle innebära en ökad lika-behandling mellan trafikslagen.²⁸² Farledsavgifterna innebär, enligt t.ex. Sveriges Hamnar, en tillkommande kostnad som minskar sjöfartens relativa konkurrenskraft jämfört med andra transportslag. Gotlandsbolaget menar att man kan ifrågasätta förekomsten av de svenska farledsavgifterna, inte minst beroende på de ökade kostnader som svaveldirektivet medför och att andra trafikslag inte får bära sina infrastrukturkostnader. Skogsindustrierna menar att det

²⁸² Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fick i uppdrag i slutet av 2012 av den dåvarande regeringen att uppdatera tillgänglig kunskap om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Rapporten redovisades i november 2014 (VTI, 2014). Till skillnad från väg och järnväg täcker sjö- och luftfarten sina finansiella kostnader via de avgifter som tas ut. Det innebär att trafikslaget betalar för den marginalkostnad som ytterligare fartygsrörelser ger upphov till. I rapporten slås fast att eftersom marginalkostnaden är lägre än genomsnittskostnaden för Sjöfartsverkets verksamheter finns det i detta avseende inga marginalkostnader som kräver ytterligare policyåtgärder. Utöver direkta finansiella marginalkostnader tillkommer den negativa externa effekt i form av miljöpåverkan som sjöfarten ger upphov till. I och med de skärpta kraven på svavelutsläppen som började gälla den 1 januari 2015 förändras trafikslagets emissionsmiljöpåverkan. Sjöfarten påverkar även miljön till följd av utsläpp av t.ex. kväveoxider. Dessa utsläpp kan ge upphov till framför allt lokal miljöpåverkan i hamnar då utsläpp som sker utanför kuster och i mindre tätbebyggda områden inte har någon direkt påverkan på människor. Trafikverket anser att eftersom det inte fanns tid att beräkna storleken på sjöfartens externa kostnader bör det göras i ett fortsatt arbete.

i så fall skulle kompensera för en del av sjöfartens totala transportkostnadsökning, vilken beräknas uppgå till mellan 3 och nästan 6 miljarder kronor per år. Sveriges Hamnar exemplifierar med att Finland har fattat beslut om att bl.a. halvera farledsavgiften under tre år för att mildra effekterna av svaveldirektivet. Team Lines poängterar att det inte är många länder som finansierar sjöfarten med farledsavgifter och menar att det går att ifrågasätta farledsavgifterna över huvud taget. I den mån systemet ska finnas kvar bör det förändras så att mer hänsyn tas till fartygens miljöprestanda.

Specifik kritik riktas mot att farledsavgiften används för att finansiera Sjöfartsverkets kostnader för isbrytningen. Den totala kostnaden för den svenska isbrytningen ligger på drygt 300 miljoner kronor per år. Farledsavgiftens konstruktion innebär att de hamnar som betalar mest är de stora hamnarna på västkusten och södra Sverige.

Konstruktionen av farledsavgiften är ologisk. Isbrytningen finansieras t.ex. av farledsavgifterna. De hamnar som betalar mest är samtidigt de som aldrig utnyttjar denna tjänst. En regionalpolitisk fråga finansieras nationellt. Av den anledningen borde isbrytningen finansieras över statskassan.²⁸³

Sjöfartsverket instämmer till viss del i denna kritik och anser att vissa tjänster, t.ex. isbrytningen, ska anslags- i stället för avgiftsfinansieras. Detta skulle innebära att farledsavgifterna skulle kunna sänkas. En sådan förändring skulle, enligt Seko sjöfolk, innebära att transportslagen i högre utsträckning än i dag skulle likabehandlas.

10.2 Lotsavgifter

Vid lotsning av fartyg eller annat biträde av lots utgår en lotsavgift.²⁸⁴ Sjöfartsverket tillhandahåller lotsning och biträde av lots till fartyg inom svenskt sjöterritorium. Verket har över 200 lotsar anställda, vilka i genomsnitt utför ca 35 000 lotsningar per år.²⁸⁵ I enlighet med Sjöfartsverkets treårsplan höjdes lotsavgifterna med 5 procent den 1 januari 2015. Avgifterna bedöms höjas i storleksordningen 5 procent per år de kommande åren för att uppnå full kostnadsäckning. Lotsavgifterna för 2013 uppgick till knappt 440 miljoner kronor medan de totala rörelsekostnaderna för lotsningen var drygt 500 miljoner kronor samma år. Lotsavgiften debiteras per timme och baseras på fartygets brutto-dräktighet.

I handlingsplanen slogs det fast att huvudansvaret för lotsningen även fortsättningsvis ska ligga hos Sjöfartsverket men att förutsättningarna för utökade lotsdispenser och eventuella förbättringar av förutsättningarna för öppensjölotsning bör ses över. Näringslivet driver enligt Sjöfartsverket inte frågan om att konkurrensutsätta den ordinarie lotsningsverksamheten inom svenskt sjöterritorium. Sveriges Redareförening anser att de delar av Sjöfartsverkets verksamhet som kan konkurrensutsättas också bör göras det.

²⁸³ Intervju med Sveriges Hamnar 2014-09-25.

²⁸⁴ Förordning (1999:215) om lotsavgifter.

²⁸⁵ <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Taxor-och-avgifter/Lotsningstaxa>.

Sveriges Redareförening står bakom regeringens analys av behovet av lotspliktgränser satta utifrån ett riskperspektiv (riskbaserad lotsplikt) i stället för fasta parametrar såsom längd och bredd på ett fartyg. Föreningen välkomnar även utökade lotsdispenser där dagens gränser måste värderas utifrån ett objektivet sjösäkerhetsperspektiv och föreslår ett konkret forskningsprojekt och en försöksverksamhet där ny teknik prövas för att i stället för att sätta ombord en lots på fartyget assistera fartyget från land. Ett sådant forskningsprojekt och en sådan försöksverksamhet måste redan från start engagera samtliga av de myndigheter som har med lotsning att göra.

Sjöfartsverket driver frågan mot Transportstyrelsen när det gäller behovet av en översyn av de gällande lotspliktgränserna och att gå ifrån att förlita sig på fasta parametrar, dvs. fartygets längd och tonnage, mot att i stället förlita sig på en riskbaserad lotsning. Detta arbete, som leds av Transportstyrelsen, påbörjades hösten 2014. En riskbaserad lotsning skulle kunna leda till både en sänkning och en höjning av lotspliktgränsen beroende på var lotsningen sker.

10.2.1 Lotsbefrielse

Det är möjligt att köpa sig fri från lotsningstjänsten med farledsdispenser och det är alltså möjligt att ändra kostnadsbilden för en enskild redare. Transportstyrelsen beslutar om avgiften för lotsdispenser. Avgiften varierar bl.a. beroende på lotsledens längd. Antalet lotsdispenser ligger relativt konstant på 1 000–1 100 per år. Flera rederier, däribland Erik Thun, menar emellertid att kostnaden för lotsdispens är alltför hög sett till att dispensens giltighetstid.

Ett annat problem är att Transportstyrelsen, enligt Sveriges Redareförening, har dragit ut på hanteringen av frågan när det gäller lotsdispenser i Vänern. Denna fråga är viktig för Vänersjöfarten men också när det gäller införandet av inre vattenvägar i Sverige. Ahlmark Lines och Erik Thun driver frågan om lotsbefrielse på stora delar av Vänern för att minska kostnaderna. Detta skulle öka sjöfartens konkurrenskraft jämfört med framför allt vägtransporterna. Även Sjöfartsverket har lyft frågan om en översyn av lotsplikten i Vänern, bl.a. med motiveringen att vissa leder har förbättrats genom muddring och ny utmärkning. I sitt svar på denna begäran skriver Transportstyrelsen att myndigheten för tillfället inte har för avsikt att tillmötesgå en sådan begäran om lättnader i lotsplikten på Vänern. Transportstyrelsen motiverar sitt beslut med att man önskar göra en översyn av lotsplikten i samtliga svenska lotsleder. En sådan översyn kommer att göras i samarbete med Sjöfartsverket och baseras på regeringens handlingsplan. Myndigheten anför vidare att en landsomfattande, enhetlig och mer riskbaserad bedömning av lotsningsbehovet skulle minska risken för snedvriden konkurrens mellan hamnar med likartade lokala förutsättningar. Slutligen anser Transportstyrelsen att det finns säkerhets- och miljöaspekter, motiverat av Vänern är landets största insjö och fungerar som färskvattentäkt, vilket gör att man måste fatta väl underbyggda beslut.²⁸⁶

²⁸⁶ Brevsvar från Transportstyrelsen (2014c).

10.2.2 Öppensjölotsning och transport av varor och personer till och från fartyg

Öppensjölotsning är enligt Sjöfartsverket inte en lotsning utan snarare att betrakta som en förstärkning av fartygets nautiska kompetens. Sjöfartsverket har inga synpunkter på huruvida denna lotsning ska konkurrensutsättas eller inte.²⁸⁷ Verket har inga speciella lotsar som är anställda för öppensjölotsning utan denna verksamhet utför man i den mån tjänsten efterfrågas och det då finns tillgängliga resurser att utföra tjänsten.

I princip går det också att konkurrensutsätta transporten av lotsar till och från fartyg. Då finns det givetvis inget som hindrar att lotstransporten kombinerar med transport av förnödenheter till fartyg. Det skulle enligt myndigheten krävas betydande ekonomisk kapacitet hos rederierna för att kunna konkurrera med Sjöfartsverket. Det är också enligt Sjöfartsverket viktigt att komma ihåg att lotsbåtarna utnyttjas inom sjöräddningen, vilket innebär att de har en dubbel funktion.

I uppföljningen har det framkommit att det finns såväl en marknad för som ett intresse från företag att bedriva både öppensjölotsning (långlotsning) och transporter av varor och personer till och från fartyg. Det förekommer i ökad utsträckning att lastägarna ställer krav på att transporten ska göras med långlots. Sveriges Redareförening anser att andra aktörer, efter certifiering, ska tillåtas bedriva öppensjölotsning. Argumentet är att myndigheter inte ska bedriva verksamhet där det finns en marknad och ett intresse från privata aktörer.

10.3 Hamnavgifter

Hamnavgift, vilken sätts av hamnägaren, utgår för fartyg som anlöper svensk hamn. Avgiften varierar mellan olika hamnar som normalt sett bedrivs som affärsdrivande organisationer, vilket innebär krav på kostnadstäckning och avkastning. Det är emellertid inte ovanligt att infrastrukturkostnadsdelen i hamnar sorterar inom någon kommunal förvaltning. Detta gör att det inte alltid blir fullständig transparens när det gäller hamnarnas kostnadssida. Avgifterna är vanligtvis uppdelade i en fartygsdel och en godsdel. Den fartygsrelaterade avgiften beräknas utifrån fartygets storlek och differentieras normalt sett utifrån hur pass miljöanpassat fartyget är.²⁸⁸

Ahlmark Lines menar att konkurrensförutsättningarna måste utjämnas mellan trafikslagen. Hamnavgifterna är en avgift som bidrar till att sjöfarten bär högre kostnader jämfört med andra transportslag, t.ex. lastbils- och järnvägs-transporter.

Vi kan uppleva orättvisor då vi får betala hamnavgifter för att anlöpa hamnar medan lastbilar kan hämta gods avgiftsfritt i hamnarnas depåer.²⁸⁹

²⁸⁷ En konkurransutsättning av denna tjänst kräver emellertid en förordningsändring.

²⁸⁸ Näringsdepartementet (2003).

²⁸⁹ Intervju med Ahlmark Lines AB 2014-10-28.

Sveriges Hamnar framför att modellen är att ta ut hamnavgifter på en fartygsdel (infrastruktur) och en godsdel (arbetskraft, kranar, rörledning etc.). Det kan också tillkomma arrende om mark upplåts inom hamnområdet. Dessa avgifter täcker hamnens kostnader, inklusive för lastbilar som hämtar eller lämnar gods. Hamnavgifterna har, enligt bl.a. Viking Line, tillsammans med övriga avgifter tenderat att öka relativt kraftigt under senare år. Detta har bidragit till en gradvis försämring av sjöfartens näringsvillkor. En minskning av bl.a. hamnavgifterna lyfts fram som en viktig åtgärd för att skapa gynnsammare näringsvillkor för att bedriva trafik på Sveriges inre vattenvägar.

11 Forsknings- och utvecklingsinsatser

Sjöfarten står inför stora utmaningar inom främst miljö- och säkerhetsområdena. För att klara dessa utmaningar och för att säkerställa en sjöfartsorienterad kunskapsutveckling genom forskning, utveckling och innovationsverksamhet krävs en satsning på en förstärkt samordning och förbättrade samarbetsstrukturer. Trafikverket är den myndighet som har ansvaret för att satsa på forskning inom transportsektorn. Fördelningen av resurser ska utgå från ett trafikslagsövergripande synsätt.²⁹⁰

11.1 Betydelsen av forskning och utveckling

Svensk sjöfartsforskning bidrar till svensk sjöfarts konkurrenskraft även om ansvaret för forskning och forskningsfinansieringen inom sjöfartsområdet har varit något oklart under de senaste åren.²⁹¹ Sjöfartens olika delsegment påverkas olika beroende på inom vilka områden det satsas på forskning och utveckling. Copenhagen Economics menar att stora rederier inte är lika beroende av offentliga investeringar som mindre rederier, men anser samtidigt att offentliga satsningar inom t.ex. miljö- och energiområdet är betydelsefulla eftersom de nya utsläppsreglerna för svaveldioxid förväntas leda till betydande kostnadsökningar för många rederier.²⁹²

Tillgång till forskning och utveckling anses vara en av de avgörande förutsättningarna för var ett fartyg registreras. I uppföljningen har det framkommit att den forsknings- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda är en av de parametrar som avgör sådana beslut. Det är således centralt att långsiktigt säkra svensk sjöfartsforskning för att bevara och utveckla svensk rederi- och sjöfartsnäring.

Sjöfartsforskning, utveckling, innovation och demonstration är också angeläget ur ett miljöperspektiv och för de externa krav som ställs på sjöfarten regionalt, framför allt i Östersjön och Nordsjön. Industrin står bakom en nollvision som innebär en sjöfart utan olyckor och utan en negativ påverkan i luft och vatten. Sverige medverkar och driver i internationella fora att hårdare krav ställs på sjöfarten i syfte att minska sjöfartens påverkan på hälsa, miljö och klimat. Detta arbete sker samtidigt som den svenska sjöfartens och den svenska sjöfartsberoende industrins konkurrenskraft måste säkras såväl nationellt som internationellt.

Kraven på förnyelse av sjöfarten borde enligt Sveriges Redareförening ha föregåtts av tidiga riktade forsknings- och utvecklingsinsatser. Det råder en enighet inom näringen att det krävs ett brett samarbete och ett långsiktigt

²⁹⁰ Förutom intervjuer med representanter för branschen baseras texten på ett underlag från Sveriges Redareföreningen, mejl 2015-01-11.

²⁹¹ Trafikanalys (2013a).

²⁹² Copenhagen Economics (2012).

forskningsstöd för att klara av denna nollvision. En långsiktig satsning på sjöfartsforskning på en nivå som är kopplad till sjöfartens omedelbara utmaningar är enligt Sveriges Redareförening avgörande för att Sverige ska klara av att nå transport-, närings- och miljöpolitiska mål. Sveriges Redareförening anser att de regionala regler om svavel som infördes 2015 (SECA-reglerna) utgör en stor utmaning både för sjöfartsberoende basindustri och för sjöfarten som industri. Flera länder i vårt närområde har vidtagit nationella åtgärder för att hjälpa industrin att hantera dessa regler. Riktad sjöfartsforskning är viktig och kommer att bli än viktigare i framtiden när det gäller förmågan att hantera nya miljökrav, bl.a. avseende kväveutsläpp, partikelutsläpp och hantering av barlastvatten.²⁹³

Sveriges Redareförenings Forsknings- och innovationskommitté har tagit fram en forskningsstrategi som identifierar de fyra forskningsområden som föreningen anser bör prioriteras för att långsiktigt både stärka konkurrenskraften och realisera nollvisionen när det gäller sjöfartsnäringsens miljöpåverkan. Det rör sig om följande forskningsområden:

- fartygs energisystem
- intelligenta ombordsystem
- logistiksystem
- alternativa bränslen/energibärare för fartygs framdrift.

11.2 Stöd till sjöfartsforskning

Enligt Sjöfartsverket beräknades den statliga finansieringen till sjöfartsforskningen 2010 uppgå till omkring 30–40 miljoner kronor per år. Detta motsvarade ca 3–4 procent av de samlade statliga medel som avsätts för transportforskning, varav de största finansiärerna är Vinnova och Sjöfartsverket.²⁹⁴ Den föregående regeringen ansåg att sett över de fyra trafikslagen inom transportsektorn har det varit svag tillgång till forskningsmedel till sjöfarten under senare år. trots de utmaningar inom miljö- och säkerhetsområdena som sjöfarten står inför. Av den anledningen ansåg den föregående regeringen att det var motiverat med en särskild satsning på sjöfartsforskning och gav Trafikverket i uppdrag att 2013 avsätta resurser till en kvalitetsgranskad sjöfartsforskning. Under 2013 uppgick det direkta stödet till sjöfartsforskning till 35 miljoner kronor. Enligt regleringsbrevet för budgetåret 2014 ska minst 50 miljoner av budgeten gå till sjöfarten.

Detta ska ställas i relation till att den sammanlagda forskningsbudgeten uppgår till 490 miljoner kronor. Enligt Trafikverket innebär den nuvarande nivån på forskningsmedel till sjöfartsforskning en betydande höjning av ambitionsnivån jämfört med vad t.ex. Sjöfartsverket tidigare kunde satsa.

²⁹³ Se bilaga 5 för en beskrivning av barlastvattenkonventionen.

²⁹⁴ SOU 2010:73.

Sjöfartsverket har identifierat följande strategiska områden som kan bidra till att stärka sjöfartens konkurrenskraft och komma till rätta med sjöfartens behov och utmaningar nationellt och globalt:²⁹⁵

- e-Maritime
- ekologiskt uthålliga transportsystem
- sjösäkerhet
- infrastruktur och arktiska frågor
- sjöfartens externa förutsättningar
- kompetens- och kapacitetsfrågor.

I tabellen nedan redogörs för de projekt som rör sjöfartsrelaterad forskning som Trafikverket finansierar.

Tabell 14 Projekt som rör sjöfartsrelaterad FoU

Projekt	Löptid	Status	2014 beslutad budget tkr
Mona-Lisa 2.0	t.o.m. 2015	Pågående	14 839
Forum	2014	Nytt	85
Zero vison Tool	t.o.m. 2015	Pågående	10 000
Slow Steaming	t.o.m. 2015	Pågående	480
Skrubberdemo Oden	2014	Nytt	750
Test bottenfärg	2014	Nytt	15
Nordiska rådet programområde MARINA	2014	Pågående	20
Fartygsdynamik KTH	2014–2016	Fortsättning	1 500
Riskbased assessment RORO	2013–2014	Pågående	700
ForeSea SRF	2013–2015	Pågående	700
Utlysning ERA-NET Mar-tech	2013–2017	Pågående	2 000
Utvärdering & validering VDES	2013–2014	Pågående	1 500
KTH vattenbussen vattenvägen	2014–2016	Fortsättning	1 200
Styrelsen vintersjöfartsforskning	1972–2025	Pågående	450
Ice Academy	2013–2015	Pågående	100
WINMOS	2012–2015	Pågående	6 175
MICE	2013–2014	Pågående	2 500
Lighthouse	2013–2015	Pågående	
Doktorand isnavigation	2013–2017	Pågående	644,5
Doktorand energieffekt	2013–2017	Pågående	1 013
Doktorand vibrationer	2013–2017	Pågående	600
Doktorand partiklar	2013–2016	Pågående	800

²⁹⁵ Trafikanalys (2014b).

Projekt	Löptid	Status	2014 beslutad budget tkr
Adj professor maritim infomatik	2013–2017	Pågående	300
Projektstyrning	2014–2025	Pågående	1 000
Omvärldsbevakning	2013–2025	Pågående	300
Summa			47 672

Källa: Trafikverket, mejl 2014-12-12.

Åren innan har de statliga anslagen till sjöfartsforskning varit begränsade till de s.k. Estoniapengarna (100 miljoner kronor) under åren 1994–2005. Samtidigt har det stöd till sjöfartsforskning som Sjöfartsverket tidigare avsatt av sina avgiftsmedel upphört.

Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Luftfartsverket svarade på regeringens uppdrag om trafikslagets forskningsbehov (N2013/121/TE) att sjöfartens behov ligger på mellan 100–300 miljoner kronor per år. Det är därför enligt Sveriges Redareförening rimligt att nivån på de offentliga medlen till sjöfarten höjs för att motsvara nuvarande och framtida utmaningar och inte minst mot bakgrund av handlingsplanens skrivning att trafiken ska bära sina samhällsekonomiska kostnader.

I Sverige utgör de offentliga forsknings- och utvecklingsmedel som använts av regeringen även det stöd som industrin kan använda för demonstrationsprojekt i förnyelsearbetet. Detta nationella stöd är även en avgörande katalysator och kan fungera som motfinansiering när industrin söker nödvändiga bidrag i EU:s olika stödprogram (TEN-T, CEF).

Trafikverket har regeringens uppdrag att samordna alla ansökningar om stöd från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF, Connecting Europe Facility) när det gäller transport som upprättas av en svensk aktör, eller där en svensk aktör ingår i en ansökan som upprättas av en utländsk aktör. CEF Transport, ersätter tidigare regelverk om TEN-T finansiering. I utlysningen för programperioden 2007–2013 inkom Sverige med totalt 20 ansökningar, varav 15 fick delfinansiering från EU. Flera projekt rörde sjöfarten, bl.a. projektet LNG in Baltic Sea Ports.

EU har för avsikt att stimulera till investeringar i ny teknik och har för det ändamålet öronmärkt upp till 250 miljoner euro. Svenska redare har varit framgångsrika och beviljats 40 miljoner euro av dessa medel. Branschen har fått tillgång till pengarna mycket tack vare nationellt stöd för att söka pengar.

De 50 miljoner kronor som branschen har fått i stöd har fått en enorm utväxling för sjöfartsnäringen. Stödet för att ansöka om stöd på ca 10 miljoner kronor har branschen växlat upp till 40 miljoner euro. Svenska rederier är i dag världsledande inom miljöteknik.²⁹⁶

Sveriges Redareförening betonar betydelsen av att regeringen fortsätter på den inslagna väg som handlingsplanen målar upp. Stödet till sjöfartsforskning som

²⁹⁶ Intervju med Sveriges Redareförening 2014-11-05.

möjliggör bredare samarbeten mellan näring, myndigheter och akademi bör ökas för att motsvara sjöfartens betydelse för Sveriges export och import. Förningen menar att det vore rimligt att öka stödet till sjöfartsforskning från dagens 50 miljoner per år till att närma sig nivån 100 miljoner per år för att säkerställa sjöfartens förnyelse och anpassning till externa utmaningar och sjöfartens roll i ett samverkande svensk transportsystem.

Den maritima näringen får enligt Sjöfartsforum endast en mindre andel av de totala transportforskningsanslagen. Sjöfartsforum menar att staten därför bör säkerställa att mer statliga medel styrs över till forskning inom det maritima området då detta skulle bidra till att förbättra det maritima klustrets konkurrenskraft. Det är enligt Seko sjöfolk viktigt att politikerna medverkar till att finna en lösning som säkerställer att sjöfartsforskningen har tillräcklig finansiering över en längre tidsperiod.

Näringsdepartementet medger att det delvis beroende på historiska skäl har funnits en viss bias till förmån för väg och järnväg när det gäller fördelningen av Trafikverkets forskningsmedel till de olika trafikslagen. Samtidigt poängterar Näringsdepartementet att det har skett en skärpning i och med regleringsbrevet för budgetåret 2014 för Trafikverket.²⁹⁷ Beslut om finansiering av forskning och innovation inom sjöfartsområdet ska ske i samverkan med Sjöfartsverket. Näringsdepartementet betonar samtidigt att denna summa är en minisumma och att det inte finns något som hindrar Trafikverket från att fördela mer forskningsmedel till sjöfartsområdet.

Sveriges Redareförening menar att ett beslut att Trafikverket ska avsätta en större andel av sina forskningsmedel till sjöfartsforskningen sannolikt kräver att Näringsdepartementet förtydligar detta i regleringsbrevet.

11.3 Plattformer för grundforskning inom sjöfartsområdet

Den svenska rederinäringen har varit och är aktiv inom sjöfartsforskning. År 2005 skapades grunden för en tvärvetenskaplig svensk sjöfartsforskning plattform kallad Lighthouse av Sveriges Redareförening, Chalmers tekniska högskola och Handelshögskolan vid Göteborgs universitet. Även Sjöfartsverket, Västra Götalandsregionen och Vinnova anslöt sig till projektet. Den svenska rederinäringen har investerat 100 miljoner kronor i Lighthouse för att bygga en plattform för svensk grundforskning inom sjöfart. Lighthouse lyfts fram som ett bra exempel på en långsiktig finansiering av forskning och en tillämpad utvecklings- och demonstrationsverksamhet. Verksamheten bedrivs inom ett antal dynamiska, strategiska forsknings-, utvecklings- och innovationsprogram med inriktning mot t.ex. alternativa energier, energieffektivitet och lo-

²⁹⁷ Regeringsbeslut 2013-12-19. Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

gistik, affärsmodeller och ramverk. Budgeten för 2013 låg på knappt 26 miljoner kronor, varav Sjöfartsverkets stöd utgjorde 5 miljoner kronor.²⁹⁸ År 2014 övergick denna satsning till att kallas Lighthouse Academy, som är ett nationellt kompetenscentrum som samlar akademi, institut, industri och offentlig sektor inom det maritima området.

Sveriges Redareförening förespråkar Zero Vision Tool (ZVT) som är ett konkret Triple Helix-samarbete mellan myndigheter, industri och akademi för att genom informations- och erfarenhetsdelning snabbt sätta forsknings- och utvecklingsresultat i drift. ZVT är en industridriven plattform där industrigrupper tillsammans testar och demonstrerar lösningar i praktiken. Resultat, lösningar och eventuella hinder lyfts inom områdena fartyg, infrastruktur, finansiering samt regelverk och nya forsknings- & utvecklingsfrågor. Plattformens referensgrupp, ZVTREF, inkluderar representanter för Transportstyrelsen, Trafikverket, Sjöfartsverket, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Energimyndigheten, Länsstyrelserna, Sveriges Redareförening och Sveriges Hamnar och modereras av SSPA.²⁹⁹

Helcom Hod beslutade i slutet av 2014 att skapa en underkommitté till Helcom-Martitime kopplad till ZVT-konceptet. Enligt Sveriges Redareförening bekräftar detta att Sverige ligger i framkant när det gäller att industri, myndigheter och akademi måste samverka för att klara av sjöfartens utmaningar. ZVT-metoden har även lyfts fram av EU-kommissionen som ett bra exempel på hur industri, myndigheter och akademi kan samarbeta framgångsrikt. ZVT är ett av de forskningsområden som prioriterats i samarbete med bl.a. Sjöfartsverket när det gäller offentlig finansiering inom sjöfartsområdet. Både näringen och myndigheter anser att utväxlingen mätt i samhällsnytta på satsade offentliga medel är mycket stor inom ZVT.

Sveriges Redareförening har länge engagerat sig i sjöfartens energifrågor och har inrättat ett nytt energikansli som bl.a. har till uppgift att inom ramen för externt finansierade projekt anonymisera och tillgängliggöra lagrade driftsdata som det tidigare inte gått att göra tillgängligt för forskning och Transportstyrelsen. Detta är enligt Sveriges Redareförening ett steg i arbetet med att effektivisera energianvändningen ombord och bidra till att minska sjöfartens miljöpåverkan. Oaktat val av bränsle är en ökad energieffektivitet en avgörande konkurrensfaktor på både kort och lång sikt.

Områden där Sverige enligt Trafikanalys har gott internationellt renommé rör sjösäkerhetsforskning och e-navigation. Den sammanlagda budgeten vid Chalmers tekniska högskola och Handelshögskolan vid Göteborgs universitet uppgår till drygt 115 miljoner kronor. Därtill tillkommer den maritima forskning som bedrivs vid de drygt övriga trettiotal institutioner som arbetar med behovsmotiverad sjöfartsforskning i Sverige, t.ex. KTH, högskolan i Kalmar och World Maritime University i Malmö

²⁹⁸ <http://www.lighthouse.nu/sv-program> och Trafikanalys (2013a) och (2014b).

²⁹⁹ SSPA har sina rötter i det som var Statens Skeppsprovninganstalt, vilken i mitten på 1980-talet ombildades till bolaget SSPA Maritime Consulting AB. Stiftelsen Chalmers tekniska högskola äger SSPA sedan den 1 december 1994.

Sammanfattningsvis har den svenska rederi- och sjöfartsnäringen skapat plattformar för att arbeta med grundforskning (Lighthouse Academy), tillämpad forskning (Lighthouse), industri- och demonstrationsprojekt (ZVT) och energieffektivisering (energikansli).

11.4 Iakttagelser om sjöfartsforskningens betydelse för näringens konkurrenskraft

Sjöfartsnäringens aktörer är i stort sett ense om att en väl fungerande forskning är en viktig faktor som bidrar till sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Tillräckliga forsknings- och innovationsresurser anses vara viktigt för att branschen ska utvecklas i rätt riktning. Sjöbefälsföreningen anser att om Sverige ska vara en framgångsrik sjöfartsnation är det viktigt att det bedrivs en sjöfartsforskning av hög kvalitet. Enligt Stena kan betydelsen av en genomtänkt forskningsstrategi för sjöfarten inte nog betonas.

Forskning och utveckling genererar inte omedelbara resultat, men det är trots det viktigt med en gynnsam utbildnings- och forskningsmiljö för näringen. Genom forskningen tillförs näringen ny energi, innovationer och framtidstro som på sikt gynnar dess konkurrenskraft.³⁰⁰

Flera rederier, t.ex. Destination Gotland och Wallenius Lines, påtalar att sjöfartsforskningen visar på att det finns en ambition och att Sverige bedriver en aktiv sjöfartspolitik, även om värdet för de enskilda rederierna är svårämbara. Furetank Rederi delar denna uppfattning och anser att det ibland kan vara svårt att se den omedelbara nyttan av ett forskningsprojekt för ett enskilt rederi. Av den anledningen betonar rederiet att det är viktigt att Sveriges Redareförening har ett övergripande ansvar för att driva denna fråga. Forskningsområden som framhålls som speciellt viktiga för svensk sjöfart är teknik, säkerhet och miljö.

Forskning har bedrivits inom ett antal viktiga tematiska områden, men viss kritik riktas mot Lighthouse eftersom flera aktörer menar att man har haft svårt att generera användbara forskningsresultat.

Forskningsfinansiärerna måste bli tydligare i sina uppdrag till akademierna. Det pågår mycket bra projekt, men tyvärr sker det en suboptimering då forskning relativt ofta överlappar varandra. De begränsade resurserna måste allokeras bättre.³⁰¹

Enligt Sjöbefälsföreningen innebär Lighthouse Academy en förbättring eftersom alla viktiga forskningsinstitutioner som bedriver sjöfartsforskning ingår i samma administration. Det skapar enligt Sjöbefälsföreningen bättre möjlighet till spetsforskning och effektiviserar användningen av allokerade forskningsresurser.

³⁰⁰ Intervju med Stena AB och Stena RoRo 2014-11-06.

³⁰¹ Intervju med Skärgårdsredarna 2014-09-24.

Transatlantic anser att Lighthouse genererade alltför få konkreta resultat och att det var olyckligt att inte en stor andel av de tillgängliga forskningsmedlen öronmärktes till att minska de negativa effekterna av svaveldirektivets ikraftträdande. Det är därför enligt Transatlantic viktigt att forskningsinsatserna hädanefter framför allt fokuserar på de miljöutmaningar som rederinäringen står inför under de kommande åren, t.ex. utsläppen av kväve. För Viking Lines del bedöms framför allt tillämpbar forskning kring energieffektivisering vara betydelsefull

Sveriges Redareförening anser att det statliga stödet till sjöfarten har varit relativt begränsat i Sverige. Det är vanligt att forskning och utveckling genomförs på uppdrag av enskilda rederier med egna resurser och kompetens. Detta särskiljer Sverige från flertalet av våra konkurrentländer där rederibranschen upplever att det är vanligt med genomtänkta forskningsprogram med relativt stora budgeter. Detta bidrar till att skapa stabila och långsiktiga förutsättningar för rederier som är lokaliserade i dessa länder.

11.4 Forsknings- och utvecklingsinsatser i Danmark

Den danska Sjöfartsstyrelsen betonar betydelsen av forskning, utveckling, demonstration och innovation inom områdena teknik, kompetens, marknader, finans, logistik och säkerhet, etc. för att säkerställa den danska sjöfartsnäringens konkurrenskraft. Två av de största utmaningarna för sjöfartsindustrin är enligt Sjöfartsstyrelsen ä att skapa ett konkurrenskraftigt företagsklimat och att minska påverkan på miljön och klimatet. Följande fyra huvudområden inom miljöområdet kan identifieras:³⁰²

- Energieffektiva system för fartyg, inklusive utveckling av befintliga tekniker, användning av naturgas och bränsle.
- Effektiv och optimerad framdrivning av fartyg, inklusive skrovformer, propellrar och bottenfärg.
- Effektiv drift och underhåll.
- Optimerade transportkedjor.

Den Danske Maritime Fond ligger under Skibskredit, vilket är den danska motsvarigheten till Svenska Skeppshypotek. Fondens primära syfte är att utveckla och främja dansk sjöfart och varvsindustri. Huvdelen av de medel som delas ut kommer från avkastningen från Skibskredit. Verksamhetsåret 2013 behandlades totalt 144 ansökningar. Av dessa beviljades sammanlagt 77 mottagare 60 miljoner danska kronor, varav 32 rederier erhöll 12 miljoner danska kronor.³⁰³

³⁰² <http://www.soefartsstyrelsen.dk/skibsfartspolitik/Sider/Forskningoginnovation.aspx>.

³⁰³ Den Danske Maritime Fond (2014).

Flera högskolor i Danmark bedriver forskning inom det maritima området. Två av dessa är CBS Maritime (Copenhagen Business School)³⁰⁴ och Center for Maritim Sundhed og Samfund, CMSS, Syddansk Universitet.³⁰⁵

³⁰⁴ <http://www.cbs.dk/viden-samfundet/business-in-society/cbs-maritime>.

³⁰⁵ http://www.sdu.dk/om_sdu/institutter_centre/ist_sundhedstjenesteforsk/forskning/forskningsenheder/maritimsundhedsikkerhed.

12 In- och utflaggning

Nedan redogörs för varför vissa rederier har beslutat att flagga ut fartyg och varför andra rederier har beslutat att behålla delar av eller hela fartygsflottan i Sverige

12.1 Orsaker bakom utflaggningsbeslut

Rederierna är ense om att det är den sammanvägda bedömningen av alla ramvillkor som avgör valet av flaggstat, även om betydelsen mellan olika näringspolitiska villkor skiljer sig åt. Denna bild bekräftas av Seko sjöfolk:

Oftast är det inte en orsak som gör att man väljer att flagga ut utan istället är det ett batteri av orsaker [...] I vissa fall var det en sak som triggade dem, men det var oftast en sammantagen bedömning av de näringspolitiska förutsättningarna som låg bakom beslutet. Vi har en mycket bra koll på varför rederierna väljer att flagga ut. Det varierar naturligtvis mellan rederierna, men orsaker kan bero på fackföreningarna, kostnaden för befälens pensioner, myndigheternas rigida myndighetsutövning och ibland bristfälliga kundfokus, avsaknaden av tonnagebeskattning och bemanningsfrågor. En annan faktor som genomsyrade alla besluten var det upplevda politiska ointresset för sjöfartsnäringen.³⁰⁶

Terntank, som har sammanlagt nio fartyg med totalt 180 anställda, beslutade 2009 att flagga ut fartygen till Danmark. Alla anställda sades upp men erbjöds återanställning under danska villkor i samband med utflaggningen. Nästan alla följde med till Danmark och det finns ca 40 svenskar kvar på fartygen. Beslutet att flagga ut fartygen berodde på alltför höga bemanningskostnader till följd av avsaknaden av ett internationellt register i Sverige, avsaknaden av en tonnagebeskattning i Sverige och avsaknaden av kunna delegera tillsynen till ett klassificeringssällskap. Rederiet betonar att statsmakernas bristande intresse för den svenska sjöfartsnäringen och dess villkor bidrog till beslutet.

Flertalet av Thunbolagets fartyg har holländsk flagg.³⁰⁷ Utflaggningen påbörjades i mitten av 1980-talet då rederiet införskaffade ett fartyg i Nederländerna som man insåg inte skulle vara möjligt att flagga i Sverige. Under 2012 flaggades de sista sex svenskregistrerade fartygen ut till Färöarna. Anledningen till utflaggningen var en sammantagen bedömning av ramvillkoren i Sverige i förhållande till Färöarna. Sjöfartens konkurrenssituation i Sverige upplevdes som ofördelaktig på grund av ett flertal faktorer – alltifrån alltför höga bemanningskostnader till en ineffektiv och dyr myndighetsutövning. Vidare ansåg man att det inte fanns något intresse eller någon vilja att förbättra

³⁰⁶ Intervju med Seko sjöfolk 2014-10-16.

³⁰⁷ Rederirörelsen omfattade i slutet av 2014 lite över 40 fartyg som ägs helt, delvis eller disponeras på annat sätt. Fartygsflottan består av 13 produkttankers, 14 konventionella bulkfartyg med vänermaxmått, 8 självlossande fartyg och 8 cementfartyg som man är delägare i. Därtill håller rederiet på att bygga två nya cementfartyg. Fartygen går framför allt i Nord- och Östersjöfart.

konkurrensförutsättningarna för svensk sjöfart. I princip alla anställda följde med fartygen i samband med utflaggningen till Färöarna. Rederiet betonar att man upplever att det fanns en förståelse hos fackföreningarna till beslutet.

Furetanks fartyg flaggades ut till Färöarna 2009 i samband med ett intensivt nybyggnationsprogram. Fartygen byggdes initialt med svensk flagg i tron att en svensk tonnagebeskattning skulle införas. Den ekonomiska kris som inträffade under 2009 var bekymmersam och medförde att man var tvungen att flagga ut fartygen. En annan bidragande orsak till utflaggningen var en schism med Sjöbefälsföreningen. I början av 2000-talet hade rederiet genomgått en expansionsfas. Denna expansion innebar att rederiet hade svårt att hitta kompetent personal på grund av en het marknad inom norsk offshore som erbjöd en annan typ av lönesättning. Av den anledningen rekryterade rederiet under 2007 i stället rumänska befäl. Sjöbefälsföreningen ansåg att dessa anställda skulle räknas till TAP-kvoten, vilket Furetank motsatte sig.

Frederiet startade sin verksamhet 2000 och äger för närvarande fyra fartyg, s.k. bitumen- eller asfalttankers. Två fartyg levererades 2003 och seglade under svensk flagg till hösten 2014 när de flaggades ut till Cypern, medan de två fartyg som levererades 2012 byggdes för cypriotisk flagg. Valet av Cypern som flaggstat berodde enligt rederiet delvis på att man behöver EU-flagg för att kunna bedriva cabotage inom EU. Rederiet betonar att man är nöjd med den cypriotiska sjöfartspolitikerna, de cypriotiska myndigheterna och de villkor som gäller där.

Jag har seglat under svensk flagg i elva år, men det går inte längre att bedriva konkurrenskraftig shippingverksamhet i Sverige. Det är orimligt att begära att mina kunder ska betala uppemot 22 procent mer jämfört med att anlita konkurrerande icke-svenska rederier. På Cypern betalar jag tonnagekatten som uppgår till ca 1 000–1 500 euro per fartyg. Jag vet vad jag betalar i skatt, samt betalar ingen reavinnska vid försäljning av fartyg. Medel som kan återinvesteras i nya fartyg vid en senare tidpunkt.³⁰⁸

Concordia Maritime, som ingår i Stenakoncernen, är ett internationellt tankrederi med sammanlagt elva produkttankers som främst är avsedda för transporter av sådana förädlade oljeprodukter som bensin, diesel och flygbränsle. Ett fartyg är flaggat i Bermuda och resten i Storbritannien. Verksamheten är starkt konkurrensutsatt och rederiet säger att det av den anledningen inte fanns något egentligt alternativ till att flagga ut fartygen till ett register med mer förmånliga villkor. Huvudanledningen bakom beslutet var att man ansåg det nödvändigt att minska bemanningskostnaderna för att kunna konkurrera med fartyg i öppna register. Concordia Maritime betonar att de svenska TAP-avtalen till trots så är bemanningskostnaderna avsevärt lägre enligt ITF-TCC-villkoren. I andra fall var det aldrig aktuellt att registrera fartygen i det svenska registret av affärsmässiga orsaker, t.ex. på grund av att den huvudsakliga verksamheten inte bedrivs i rutter i omedelbar närhet av Sverige.

³⁰⁸ Intervju med Frederiet AB 2014-10-22.

Gotlandsbolaget är förutom passagerartrafiken verksam inom segmentet produkttank i bolaget Gotland Tankers. Gotland Tankers äger helt eller delvis elva produkttankfartyg.³⁰⁹ Alla tankfartyg är utlandsflaggade (Bahamas, helägda och Nigeria, delägda). Rederiet har inte tagit något aktivt beslut att flagga ut tankfartygen. När man klev ur samarbetet med Torm A/S blev det naturligt att gå från dansk flagg till Bahamas flagg eftersom man bedrev den operativa verksamheten där.

Stena bedriver bl.a. passagerartrafik, bulktransporter och oljetransporter. Rederiet har sammanlagt drygt 150 fartyg i sin fartygsflotta, varav ca 110 fartyg i Stena Bulk och Stena RoRo och ca 40 färjor i Stena Line. Av dessa är det ca 15 fartyg, framför allt färjor, flaggade i Sverige. Övriga fartyg är flaggade i ett flertal flaggstater, t.ex. Cypern, Danmark, Nederländerna, Liberia, Panama, Storbritannien och Tyskland. Stena framför följande i fråga om beslutet att flagga ut fartyg:

Stena är flaggneutralt. Vi har ingen vilja att ha någon specifik flagg på våra fartyg. Valet av flagg kan bero på flera orsaker: fartyget kan ha ett arv som påverkar dess flagg, fartyget ska sättas in i en viss trafik, det kan handla om skatteoptimering eller helt enkelt kundönskemål.³¹⁰

Rederi TransAtlantic har två affärsområden, sjöfart och logistik samt off-shore/isbrytning.

Transatlantic har en fartygsflotta som består av både roro- och containerfartyg som framför allt trafikerar norra Europa och Östersjöregionen. Fartygen har skiftat flagg över åren, t.ex. till engelsk och holländsk flagg. I dag är flertalet fartyg flaggade i Gibraltar. Utflaggningen innebar totalt en besparing i storleksordningen 10 miljoner kronor per år, varav största delen beror på minskade bemanningskostnader.³¹¹

12.2 Orsaker till beslut att behålla delar eller hela fartygsflottan i Sverige

Alla rederier är eniga om att det bär med sig extra kostnader att registrera fartyg i Sverige. Det vore, enligt Älvtank, möjligt att flagga ut fartygen till något närliggande land. Men eftersom rederiet endast har två fartyg och vill vara nära den operativa verksamheten har detta, enligt rederiet, inte varit något reellt alternativ. Dessutom betonar rederiet att det för med sig betydande kostnader att flagga ut eftersom man måste bygga upp en ny organisation i den nya flaggstaten.

³⁰⁹ Rederi AB Gotland (2014). Verksamheten startade upp tillsammans med det danska rederiet Torm A/S under perioden 1988–1998 då man inte ansvarade för färjeverksamheten till och från Gotland. Rederi AB Gotland bedriver dessutom verksamhet i Gotlandsresor AB. Bolaget äger och driver hotell och bedriver hotellverksamhet i hyrda fastigheter och resebyråverksamhet.

³¹⁰ Intervju med Stena AB och Stena RoRo 2014-11-06.

³¹¹ Rederiet arbetar på containersidan främst med feedertrafik som baseras på svensk och finsk export från branscher som t.ex. skogs-, gruv- och stålindustrin. Transatlantics fartygsflotta består av sammanlagt 24 ägda eller inleasade fartyg. Därutöver har Viking Supply sammanlagt 14 fartyg.

Vi har två fartyg och lever väldigt nära dessa. Personalen som jobbar ombord är inga namn på en lista utan består mestadels av gamla kurskamrater, vänner och släktingar. Det innebär att vi har en daglig kontakt med våra skeppare om stort och smått. Vi funderar över huvud taget inte på att flagga ut fartygen, men trots det finns det naturligtvis behov av att förbättra näringsvillkoren för att bedriva shippingverksamhet i Sverige.³¹²

Donsötank har för närvarande fem tankfartyg. Alla fartygen är svenskflaggade, varav de två senaste fartygen skrevs in i det svenska registret 2013. Bemanningkostnaden är, enligt rederiet, den stora skillnaden mellan att flagga ut fartygen jämfört med att fortsätta att bedriva verksamheten under svensk flagg. Oljebolagen ställer höga krav på fartygens bemanning, t.ex. när det gäller antalet ombordanställda och att ett befäl ska ha haft en befattning i rederiet under minst två år. Dessa krav innebär, enligt rederiet, att det är viktigt att ha en kontinuitet när det gäller de anställda. Donsötank anser att en sådan kontinuitet är lättare att skapa om verksamheten bedrivs med svensk flagg och med en förhållandevis hög andel svenskt anställda. Stena Oil bekräftar att säkerhet i form av kompetens hos besättningen och kvalitativ utrustning är viktiga parametrar när företaget chartrar in fartyg. Detta har lett till att flertalet av fartygen i bunkerflottan är svenskflaggade.³¹³

När det gäller beslutet att bedriva verksamheten med svenskflaggade fartyg konstaterar Donsötank följande:

Vi ser till helheten när det gäller kostnaderna mellan att bedriva verksamheten under svensk flagg jämfört med att flagga ut. Ett beslut att flagga ut måste också beakta kostnader för underhåll och renovering av fartyget. Vår erfarenhet är att verksamheten bedrivs på ett effektivt sätt med en relativt stor andel svensk besättning och vi är beredda att ta den merkostnaden som det för med sig. Vi har dessutom ett ansvar att säkerställa att det finns en återväxt av personer med sjöfartskompetens i landet.³¹⁴

Vid en utflaggning av fartygen tillkommer kostnader för t.ex. kontor och personal vid en etablering i den nya flaggstaten. Donsötank menar att denna merkostnad inte är obetydlig för mindre rederier om den fördelas per fartyg.

Rederier med svenskflaggade fartyg är ofta lokaliserade i Sverige till följd av närheten till sina kunder. Detta gäller inte för Wallenius Lines som delvis har svenskflaggade fartyg i sin fartygsflotta.³¹⁵ Rederiet anför att andra faktorer än rent ekonomiska har legat till grund för detta beslut. Till exempel har rederiet under lång tid byggt upp kompetens i sin organisation om svenska förhållanden, och ägarna är svenska. Wallenius Lines menar att det i dag finns få fördelar med att flagga svenskt. Man överväger kontinuerligt kostnaderna för att fortsätta att bedriva delar av verksamheten under svensk flagg jämfört med att flagga ut. Cirka hälften av Wallenius fartyg är svenskflaggade och hälften

³¹² Intervju med Rederi AB Alvtank 2014-12-17.

³¹³ Stena Oil är Nordens största leverantör av bunkerolja. Bolaget har sju inchartrade bunkerfartyg.

³¹⁴ Intervju med Rederi AB Donsötank 2014-12-17.

³¹⁵ Wallenius Lines AB tillhör specialsegmentet biltransport. Rederiet tillhandahåller globala sjötransporttjänster och integrerade logistiklösningar till biltillverkare och producenter av t.ex. jordbruksmaskiner och andra fordon.

är Singaporeflaggade. Rederiet flaggade ut delar av sin fartygsflotta under 1980-talet på grund av kostnadsskäl. Vid den tidpunkten fanns inga TAP-avtal eller något svenskt sjöfartsstöd, vilket innebär att kostnadsfördelen att flagga ut vid den tidpunkten var högre jämfört med i dag.

Det förekommer att varuägaren ställer krav på att fartyg ska ha en svensk flagg. Transatlantic har sex svenskflaggade fartyg, varav tre utför transport på uppdrag av Stora Enso. Dessa fartyg skulle sannolikt ha flaggats ut av kostnadsskäl om inte Stora Enso hade varit berett att betala för den merkostnad som det innebär att flagga svenskt.

Två av Rederiaktiebolaget Eckerös fartyg svenskflaggades 2009, nämligen M/S Birka Paradise som tillhör Birka Cruises och M/S Eckerö som tillhör Eckerö linjen. Fartygen var bl.a. av historiska orsaker flaggade i Finland. Två anledningar låg bakom beslutet att registrera fartygen i Sverige. För det första den fällande domen i EG-domstolen som förbjöd försäljning av snus ombord på finskregistrerade fartyg. För det andra valutariskexponeringen i de två bolagen, eftersom större delen av intäkterna var i svenska kronor medan i princip alla kostnader var i euro. Kronan försvagades kraftigt gentemot euron i slutet av 2008, vilket påskyndade företagens beslut att flagga in fartygen till Sverige. Andra fördelar med att flagga svenskt är en bättre tillgång till arbetskraft, språkkunskaper och en kulturell närhet till marknaden.

Det har aldrig förekommit någon diskussion inom Rederi Gotland att flagga ut passagerarfartygen. Rederiet säger att man ogärna vill flagga ut en fartygsflotta som uteslutande används för svensk inrikes trafik.

Det har i princip varit en förutsättning för den upphandlade Gotlandstrafiken att ha svensk flagg. I den föregående upphandlingen stod det att man fick ha EU-flagg, men samtidigt skulle man följa villkoren i centrala svenska kollektivavtal. Det är skillnaderna i kraven på bemanning och skatteregler som är de största skillnaderna mellan olika lands flaggor. Detta innebär i praktiken att endast svensk flagg var tillåten [...]. I den senaste upphandlingen uttrycktes det mindre explicit och det stod endast att cabotagereglerna ska gälla.³¹⁶

Rederi Gotland ska påbörja byggandet av en ny LNG-driven (naturgas) passagerarfärja som ska tas i drift 2017. Arbetet med val av flaggstat startar i princip samtidigt som byggstarten av fartyget. Avsikten är att fartyget ska ha svensk flagg.

12.3 Inflaggning till Sverige i framtiden

Flera av de rederier som har valt att flagga ut fartyg säger att beslutet inte är permanent, utan att ambitionen är att i framtiden återigen registrera fartygen i Sverige. Rederierna är tydliga med att ett sådant beslut förutsätter att de näringspolitiska förutsättningarna förbättras. De åtgärder som för närvarande diskuteras i t.ex. handlingsplanen är sannolikt inte tillräckliga för att motivera ett sådant beslut. Rederierna är eniga om att det framför allt är tre områden

³¹⁶ Intervju med Rederi AB Gotland 2014-10-06.

som ger en kostnadsnackdel jämfört med villkoren i andra länder: skattesystemet och avsaknaden av en tonnageskatt, bemanningskostnaderna och det faktum att Transportstyrelsen inte fullt ut har delegerat tillsynsverksamheten till klassällskapen. Åtgärder som sänker dessa kostnader är nödvändiga för att rederierna ska förmås att registrera fartygen i Sverige igen.

Sirius Rederi har flaggat ut sina elva tankers till Danmark, men den uttalade intentionen är att flagga tillbaka fartygen till Sverige igen. För att det ska ske måste förutsättningarna ändras radikalt. En stabil handelsflotta och ett konkurrenskraftigt sjöfartskluster innebär enligt rederiet att antalet svenskflaggade fartyg måste öka relativt kraftigt jämfört med dagens nivå. Detta förutsätter att de stora rederierna förmås att flagga in fartyg till Sverige. Sirius Rederi anför följande:

Ska vi ha en inflaggning till Sverige då måste vi ha motsvarande regler som våra konkurrentländer när det gäller bemanning, delegering till klassen och tonnagebeskattning. Får vi inte det kommer de stora rederierna inte att komma tillbaka och vi kommer inte att kunna vända den negativa trenden.³¹⁷

Furetank säger att det inte finns någon önskan om att fartygen ska vara flaggade utanför Sverige. Dessutom bidrar utflaggningen till att komplicera driften av rederiets verksamhet. Förutom ett tonnageskattesystem som är likvärdigt med det i övriga konkurrentländer menar Furetank att bemanningskostnaderna måste minska. De nuvarande TAP-kvoterna anses inte vara tillräckligt höga för att möjliggöra en inflaggning till Sverige. För att bättre kunna konkurrera med andra flaggstater måste enligt rederiets ca 75 procent av den sjögående personalen vara TAP-anställda. Den kvoten gäller i dag endast per bemanning ombord på ett fartyg.

Om vi skulle flagga in fartygen skulle vi behöva extraanställa svensk personal. Antalet anställda skulle behöva öka med 15–20 personer, vilket inte skulle vara ekonomiskt försvarbart.³¹⁸

³¹⁷ Intervju med Sirius Rederi AB 2014-11-05.

³¹⁸ Intervju med Furetank Rederi 2014-12-11.

13 Gruppens bedömningar och slutsatser

Riksdagen har beslutat att målet för sjöfarten ska vara att den svenska handelsflottan tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor. Trafikutskottet har vid olika tillfällen betonat vikten av att Sverige ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring och bl.a. motiverat detta med att sjöfarten bidrar till att skapa arbetstillfällen både direkt och indirekt samt genom skatteintäkter. Utskottets uppföljnings- och utvärderingsgrupp har i denna uppföljning valt att fokusera på svensk sjöfartsnäring och dess konkurrenskraft.

13.1 De nationella ramvillkorens betydelse för svensk sjöfart

Gruppen har konstaterat att rederierna återkommande har betonat betydelsen av de nationella ramvillkoren vid val av flaggstat. Samtidigt skiljer sig de olika ramvillkoren i betydelse mellan sjöfartens olika delsegment. Det beror på olikheter i kostnadsstruktur och det sätt på vilket rederierna konkurrerar inom respektive delsegment.

Näringslivsfokus och myndighetsutövning

Näringslivsfokus och myndighetsutövning är frågor som tidigare inte har tillmätts någon större betydelse vid analyser av svensk sjöfartsnäringens konkurrenskraft, vilket kan bero på det är svårt att värdera detta ramvillkor i jämförelse med andra ramvillkor som t.ex. skatteregelverk och bemanningskostnader. Det har i uppföljningen framkommit att man inte ska underskatta betydelsen av huruvida det finns en nationell sjöfartsstrategi och att regeringens styrning av myndigheter med hjälp av regleringsbrev och instruktioner är viktig. Gruppen delar denna uppfattning.

Uppföljningen visar att aktörerna inom sjöfartsnäringen är eniga om att det är viktigt att det finns ett näringspolitiskt mål för sjöfarten. Gruppen kan konstatera att målet att den svenska handelsflottan ska tillförsäkras rimliga konkurrensvillkor inte har uppfyllts och att detta under en relativt lång tid inte aktivt har diskuterats av statsmakterna. Det är, enligt gruppens mening, viktigt att lyfta fram dessa frågor.

När det gäller myndigheternas verksamhetsinriktning vill gruppen understryka att ett fokus på de transportpolitiska målen inte utesluter att myndigheterna också kan arbeta för att förbättra sjöfartsnäringens näringspolitiska villkor. Gruppen anser att åtgärder som underlättar och förbättrar näringsklimatet är viktiga. Det kan inkludera åtgärder som t.ex. förbättrar servicenivån och kundbemötandet samt åtgärder för att avskaffa onödiga svenska särkrav. Beslutet att tillsätta en s.k. inflaggningslots för att underlätta för rederier att regi-

strera fartyg i Sverige är välkommet. Gruppen konstaterar att Transportstyrelsen har fått i uppdrag att redovisa en strategi för hur myndigheten ska säkerställa att den i sin verksamhet tar hänsyn till näringslivets villkor och bidrar till en positiv näringsutveckling. Gruppen vill betona vikten av att noggrant följa utvecklingen av detta arbete.

Skatteregler

Skatteregelverkets utformning tillmäts en stor betydelse av alla rederier oavsett vilket av sjöfartens delsegment de tillhör.

Sverige saknar möjlighet till tonnageskattning i dag. Av uppföljningen framgår att det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om betydelsen av att införa svenska tonnageskattebestämmelser. Avsaknaden av en möjlighet till tonnageskattning bidrar, enligt flera aktörer, dels till att skapa en skattenackdel i förhållande till andra flaggstater, dels till en ökad osäkerhet eftersom det blir svårare för rederierna att fatta optimala investeringsbeslut. Både rederier och arbetsmarknadens parter anser att svenska tonnageskattebestämmelser är avgörande för den svenska rederinäringens framtid. Frågan om tonnageskatt bereds för närvarande i Regeringskansliet. Gruppen är medveten om den betydelse som tillmäts en möjlighet till tonnageskattning för svenska rederier. Det är enligt gruppen viktigt att ett beslut fattas om detta och att rederiernas investeringsbeslut kan fattas utifrån marknadsmässiga överväganden och inte skattemässiga hänsynstaganden. Gruppen konstaterar att förslaget innebär att endast fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 föreslås vara kvalificerade för tonnageskattning. Det innebär en begränsning för rederier som bedriver nischverksamhet med mindre fartyg.

Den s.k. 183-dagarsregeln medger möjlighet till skattebefrielse när det gäller inkomst av anställning på ett utländskt fartyg givet att ett antal förutsättningar är uppfyllda. Regeln har således inte någon betydelse vid rederiernas flaggval. Trots det anser gruppen att det kan övervägas om ett utvidgat tillämpningsområde av regeln skulle vara värdefullt då det skulle kunna förbättra tillgången av svenska befäl. En förbättrad kompetensförsörjning skulle inte enbart vara värdefullt för rederierna utan även för hela den maritima näringen.

I uppföljningen har flera aktörer pekat på att Företagsskattekommitténs förslag att slopa avdragsrätten för negativa finansnetton skulle riskera att få stora negativa effekter för den kvarvarande svenska handelsflottan. Gruppen menar att en eventuell ändring av möjligheten till ränteavdrag bör föregås av en fördjupad konsekvensanalys för svensk rederinäring. Ändrade regler som riskerar att ytterligare minska den svenskregistrerade handelsflottan bör i möjligaste mån undvikas.

Bemanningskostnader

Som framgår av uppföljningen anses bemanningsreglerna och bemanningskostnaderna ha en avgörande betydelse vid rederiernas val av flaggstat. Enligt

rederierna är betydelsen störst för de delsegment där konkurrensen sker utifrån pris, dvs. tank-, bulk- och containerrederierna.

Gruppen konstaterar att det faktum att arbetsmarknadens parter har kommit överens om en höjning av TAP-kvoterna för de Sekoanslutna och en hög grad av flexibilitet för befälen som är anslutna till Sjöbefälsföreningen innebär att TAP-avtalet har blivit mer konkurrenskraftigt. Det bekräftas också av de rederier som har valt att ha svenskregistrerade fartyg. Dessa rederier betonar TAP-avtalets betydelse när det gäller möjligheten att kunna konkurrera med andra flaggstater på mer jämlika villkor.

Samtidigt noterar gruppen att det trots denna förändring kvarstår en relativt stor skillnad i bemanningskostnaden mellan de rederier som utnyttjar TAP-avtalet och de rederier som utnyttjar lönenivån ombord på fartyg flaggade i öppna register. Bemanningkostnaden är i princip dubbelt så hög beroende på att svenska anställda har en rederianställning, vilket medför att antalet anställda måste fördubblas jämfört med personal som har en fartygs- eller ombordanställning.

Det är enligt gruppen viktigt att slå fast att en ytterligare höjning av TAP-kvoterna och andra ändringar, t.ex. en eventuell utvidgning till att omfatta passagerarsjöfarten, är en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om. Gruppen vill i detta sammanhang peka på att en oroande utveckling under senare år är att utflaggningarna delvis har tagit en ny riktning och även omfattar sedan 2013 färjetrafiken.

Sjöfartsstöd

Utformningen av sjöfartsstöd kan påverka rederiernas val av flaggstat om det förekommer signifikanta skillnader mellan länder i fråga om nivån på kompensationen samt stödets omfattning. I uppföljningen har konstaterats att det nuvarande svenska sjöfartsstödet är likvärdigt och därmed konkurrenskraftigt med andra länders sjöfartsstöd.

Gruppen anser att sjöfartsstödet är en förutsättning för att kunna operera svenskflaggade fartyg inom sjöfartens alla delsegment. Sjöfartsstödet netto-lönesystem förefaller vara av speciellt stor betydelse för passagerarsjöfarten eftersom dessa fartyg har en högre bemanning jämfört med andra fartygssegment. Nya affärsområden håller på att växa fram inom sjöfartsnäringen. Dessa affärsområden utnyttjar ofta mindre fartyg som understiger 100 bt, vilket innebär att de inte är berättigade till sjöfartsstöd.

Övriga finansiella stöd

Svenska Skeppshypotek kan bevilja lån till både svenska rederier och till utländska rederier som har betydande svenskt inflytande. Utlåningsverksamheten påverkar enligt gruppen därför inte valet av flaggstat i någon nämnvärd utsträckning. Gruppen noterar emellertid att man inom sjöfartsnäringen är enig om Svenska Skeppshypoteks betydelse när det gäller att erbjuda rederier lån,

inte minst eftersom de normalt sett erbjuder en mycket högre belåningsgrad av fartygen jämfört med affärsbankerna.

Gruppen instämmer med övriga aktörer inom sjöfartsnäringen att det är olyckligt att de nuvarande reglerna begränsar utlåningsverksamheten i tider när marknadsvärdena är nedpressade på fartyg. Tilläggsinvesteringar för att uppfylla t.ex. kommande miljökrav och energieffektivisering är viktiga för att Sverige också i fortsättningen ska ligga i framkant när det gäller att bedriva en miljöanpassad sjöfart. Gruppen skulle därför välkomna ändrade kriterier för Svenska Skeppshypoteks utlåningsverksamhet som möjliggör krediter utöver normal belåningsgrad när företaget i övrigt anses vara solvent eller att en riskavtäckningsfond inrättas.

Det särskilda stödet som kompensation för studenters mönstringsresor till fartyg under utländsk flagg påverkar av förklarliga skäl inte rederiernas flaggval. Gruppen bedömer trots det att åtgärden är viktig för att säkerställa den långsiktiga tillgången i Sverige på personer med maritim kompetens för både enskilda rederier och för hela sjöfartsklustret. Många tjänster är beroende av personer med genomgången sjöbefälsutbildning.

Administrationskostnader och tillsynsarbetet

Det råder inte någon enighet inom sjöfartsnäringen om tillsynsavgifternas betydelse vid val av flaggstat. Transportstyrelsen konstaterade t.ex. i sin konsekvensutredning i samband med att tillsynsavgifterna höjdes 2013 att avgifterna utgör en mycket liten del av rederiernas totala omsättning. Avgiftshöjningen ansågs därför inte påverka rederiernas konkurrensförhållanden i någon nämnvärd utsträckning.

Trafikanalys har konstaterat att analysen inte tar hänsyn till konsekvenserna för små respektive stora rederier, samt ifrågasätter om de ökade administrationskostnaderna kan komma att påverka rederier som överväger att flagga ut. I uppföljningen framför ett flertal rederier att Transportstyrelsens slutsats endast gäller om man ser kostnaderna isolerat, men att det samtidigt är de totala merkostnaderna som avgör sådana beslut. Rederierna uppger att de svenska tillsynsavgifterna är alltför höga vid en internationell jämförelse både för den löpande tillsynen och vid inflaggning eller nybyggnation av fartyg. Gruppen menar att det är de totala merkostnaderna vid val av flagg som avgör i vilket land ett rederi väljer att registrera ett fartyg, dvs. att eventuella merkostnader för tillsynsarbetet påverkar rederiernas konkurrensförhållanden. Det är viktigt att beakta detta i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Gruppen anser att Transportstyrelsens pågående projekt där man utreder vilka ytterligare uppgifter som i framtiden skulle kunna delegeras till klassificeringssällskapen är välkommet. En brist med den nuvarande arbetsordningen är att Transportstyrelsen saknar tydliga incitament att hålla låga tillsynskostnader. Detta problem aktualiserades vid genomförandet av bestämmelserna att överlåta vissa tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet till erkända sjöfarts-

skyddsorganisationer. En utökad delgeringsordning efterfrågas av rederinäringen och skulle innebära en förbättring av villkoren i förhållande till andra flaggstater. En administrativt sett mindre betungande tillsyn och lägre kostnader skulle enligt gruppen förbättra förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet under svensk flagg. Även detta är en fråga som är viktig att fortsatt följa.

Olika avgifter

Gruppen konstaterar att av avgifternas konstruktion följer att hamn-, farleds- och lotsavgifter har en försumbar betydelse för rederiernas flaggval. Till skillnad från registreringskostnaderna beror dessa avgifter endast på fartygets storlek/kapacitet och är således flaggneutrala.

Forskning och utvecklingsinsatser

Det är lite mer oklart vilken betydelse som forskning och utvecklingsinsatser har för valet av flaggstat. Av forskningens natur följer att alla rederier kan ta del av genererade forskningsresultat. Gruppen noterar samtidigt att representanter för sjöfartsnäringen betonar att satsningar på forskning och utveckling har en betydelsefull indirekt påverkan på sjöfartsnäringen. Riktad sjöfartsforskning är enligt gruppen viktigt inte minst när det gäller att hantera kommande miljökrav som kommer att ställas på sjöfarten, t.ex. hantering av ballastvatten och kväve- och partikelutsläpp. En genomtänkt satsning på sjöfartssektorn, inklusive allokering av medel till forskning och utveckling, skickar dessutom en viktig signal om sjöfartsnäringens betydelse relativt andra näringar. Gruppen menar därför att den forsknings- och innovationsmiljö som ett land kan erbjuda är en parameter som avgör flaggval.

Det är därför viktigt att även i fortsättningen beakta forskningsfrågorna och behovet av forskningsmedel som avsätts för sjöfartsforskningen för att möta de utmaningar som sjöfarten står inför i framtiden, inte minst inom miljö- och energiområdet. Gruppen vill framhålla vikten av att Sverige medverkar i internationella forskningsprojekt då detta har stor näringspolitiskt betydelse.

Sammanfattande bedömning

I tabellen nedan redogörs för vilken betydelse de olika nationella ramvillkoren har på rederiernas flaggval. Gruppens bedömning är att alla ramvillkor förutom övriga finansiella stöd och olika avgifter har en betydelse vid rederiernas val av flaggstat. Förutom faktiska förändringar i ramvillkoren har också förväntningar inför framtiden om den nationella sjöfartspolitikens inriktning en betydelse för ett sådant beslut.

Tabell 15 Ramvillkorens påverkan på rederiernas flaggval

Ramvillkor	Påverkan på rederiernas flaggval
Näringslivsfokus och myndighetsutövning	✓
Skatteregler	✓
Bemanningskostnader	✓
Sjöfartsstöd	✓
Övriga finansiella stöd	×
Administrationskostnader och tillsynsarbetet	✓
Olika avgifter	×
Forsknings- och utvecklingsinsatser	✓

Något förenklat kan sägas att beslutet att flagga ut eller in fartyg från eller till Sverige tas när konkurrensförutsättningarna, dvs. de nationella ramvillkoren, skiljer sig åt i alltför hög utsträckning i förhållande till villkoren i andra flaggstater. Det är alltså de totala merkostnaderna som avgör sådana beslut. Vart och ett för sig kanske ett ramvillkor inte avgör ett beslut att flagga ut, men de har däremot bidragit till detta och gemensamt orsakat utflaggningen. Samtidigt är det enligt gruppen viktigt att poängtera att ramvillkorens relativa betydelse varierar. Denna uppföljning har visat att det är utformningen av de svenska bemanningsreglerna samt frånvaron av ett svenskt tonnageskattesystem som är huvudanledningarna till den tilltagande utflaggningstakten under senare år.

13.2 En svenskflaggad handelsflotta genererar ett mervärde

I sjöfartsutredningen konstaterades att det finns flera skäl för att behålla en svenskflaggad handelsflotta, bl.a. eftersom det ger Sverige en möjlighet att påverka arbetet inom internationella organisationer (IMO, ILO) vad gäller miljö- och sjösäkerhet, upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige och bidra till att uppfylla de strategiska målen för EU:s sjöfartspolitik. Dessa skäl motiverade enligt utredningen åtgärder för att stärka konkurrenskraften hos den svenskflaggade flottan och för att förhindra en utflaggning.

Svenskt sjöfartskluster

I uppföljningen har det framförts att en viktig anledning till att det är viktigt att behålla en inhemskt flaggad handelsflotta är att det stimulerar annan kringliggande verksamhet och att det bidrar till att upprätthålla sjöfartskompetensen i Sverige.

Enligt tidigare statliga utredningar utgör 200 fartyg i fjärrsjöfart en kritisk massa. Flera aktörer har i denna uppföljning framfört synpunkter på att dagens nivå på ca 100 fartyg som erhåller sjöfartsstöd är för få för att på längre sikt behålla en tillräcklig maritim kompetens i Sverige. För att garantera kompetensförsörjningen menar flera aktörer att antalet fartyg och antalet ombordan-

ställda borde vara högre än i dag. Ett problem som framkommer i uppföljningen är att det är svårt för personer som går en sjöfartsutbildning att dels få praktik, dels få en anställning ombord på svenskflaggade fartyg. Transportstyrelsen delar till viss del rederiernas oro när det gäller kompetensförsörjningen på lite längre sikt. Myndigheten upplever i dag vissa problem när det gäller rekrytering av personer med specifik maritim kompetens.

Gruppen konstaterar att även företag utanför det omedelbara sjöfartsklustret uppger att de är i behov av att anställa personer med maritim kompetens, t.ex. när det gäller att upphandla transporter. Skogsindustrierna menar att det eftersom Sverige är ett litet exportberoende land är viktigt att ha en nationell sjöfartskompetens. Detta förutsätter i sin tur en svensk sjöfartsnäring med en betydande andel svenskflaggade fartyg. Destination Gotland har i uppföljningen formulerat sina farhågor på följande sätt:

Det är beklagligt att utflaggningen av svenska fartyg under perioden 2006 fram till i dag framför allt har skett till våra grannländer, t.ex. Danmark och Finland. Alla varningsklockor borde ringa när byte av flagg sker inom vårt närområde, eftersom grundtanken med EU är att medlemsländer ska ha samma spelregler. En förutsättning för att kunna bedriva sjöfart i Sverige är att svenska rederier har samma konkurrensvillkor som rederier lokaliserade i våra grannländer. Vi har låtit klustret minska till en kritisk nivå som blir svår att överleva med på sikt [...]. Försvinner rederierna från Sverige så försvinner på sikt också annan kringverksamhet. Det finns inte underlag för att t.ex. upprätthålla en sjöfartsutbildning eller bedriva en forskning av hög kvalitet. Det är därför viktigt att politikerna skapar förutsättningar för att vända trenden så att branschen kan börja växa.³¹⁹

Gruppen vill understryka att sjöfarten förutom direkta bidrag till den svenska ekonomin också har en indirekt påverkan i form av arbetstillfällen inom t.ex. reparationsvarv, hamntjänster, försäkring och andra shippingrelaterade finansiella tjänster. Rederierna uppger att detta är något som statsmakterna i Danmark försöker dra fördel av i mycket högre utsträckning än Sverige. Den minskande svenskflaggade handelsflottan har enligt flera rederier resulterat i att den maritima infrastrukturen gradvis har börjat monteras ned, t.ex. när det gäller tillgången till varvstjänster och bank- och försäkringsmäklare. Detta är enligt gruppens mening en olycklig utveckling.

Flera av de intervjuade påtalar att de svenska bankerna i dag generellt sett har en låg kompetens att hantera sjöfartsrelaterade frågor och att dessa ärenden ofta skickas vidare till något kontor i våra grannländer, t.ex. Norge eller Danmark. En annan indikation på den pågående utarmningen av kompetensen inom sjöfartsklustret är att flera rederier uppger att medelåldern hos de anställda tenderar att öka. I uppföljningen har det framförts att det kan vara svårt att återuppbygga denna kompetens även om de näringspolitiska villkoren förbättras genom olika politiska beslut.

Man kommer in i en negativ spiral där hela sjöfarten riskerar att marginaliseras på sikt. Det är extremt olyckligt då Sverige är en sjöfartsberoende

³¹⁹ Intervju med Destination Gotland AB 2014-10-21.

nation med en av Europas längsta kuststräckor. Ju mer vi åderlåter näringen desto svårare blir det att återhämta sig och bygga upp sjöfartskompetensen igen.³²⁰

Gruppen kan konstatera att den nuvarande trenden är att rederier flaggar ut fartyg men fortfarande har en stor del av verksamheten förlagd i Sverige. Flera rederier uppger att en risk med utflaggningen är att hela verksamheten riskerar att lämna landet på sikt, dvs. även den strategiska och ekonomiska ledningen av företaget. I uppföljningen har det framförts att detta är en risk som inte har uppmärksamats tillräckligt i Sverige. Det är en naturlig konsekvens av att rederiet har kontor i den nya flaggstaten och därmed ständigt interagerar med det landets myndigheter. Flera intervjuade rederier uppger att ett initialt beslut att flagga in fartyg till ett land välkomnas, men efter hand stegas kraven och rederierna uppmanas att också lokalisera alltmer av verksamheten i landet och att öka inköpen av olika kringtjänster som erbjuds av den nya flaggstatens leverantörer. En sådan utveckling riskerar att skapa problem för framför allt mindre rederier där ägarna har en aktiv roll i bolaget.

Några rederier framhåller också betydelsen av den svenskkontrollerade flottan när det gäller att behålla en maritim kompetens i Sverige. De menar att den svenskkontrollerade handelsflottan fortfarande är relativt stor och att detta tonnage innebär att rederierna fortfarande har en naturlig koppling till Sverige.

Gruppen menar att det är oroväckande att aktörer inom sjöfartsklustret upplever vissa problem vad gäller kompetensförsörjningen. Det vore därför enligt gruppens önskvärdt att storleken på den svenskflaggade handelsflottan ökar för att därigenom säkerställa den långsiktiga kompetensförsörjningen för t.ex. rederier, myndigheter och hamnar. Svensk kompetens inom det maritima området är dessutom viktigt för att kunna bidra till att utveckla säkra och hållbara sjötransporter. En fortsatt utflaggning innebär att det blir svårt att behålla utbildning och forskning och utveckling i Sverige. Det är viktigt att fortsatt följa utvecklingen i denna fråga. Gruppen menar att det är oroväckande att storleken på den svenskflaggade handelsflottan förefaller befinna sig på en nivå där den kritiska massan är otillräcklig för att bibehålla en tillräcklig sjöfartskompetens inom landet.

IMO

Sjöfartens miljöpåverkan och sjösäkerhet är områden som baseras på internationellt samarbete. Besluten inom EU, Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och Internationella arbetsorganisationen (ILO) påverkar utformningen av regler för sjöfarten för framför allt sjösäkerhet och föroreningar från fartyg samt arbetsvillkor. När det gäller det internationella arbetet ansåg sjöfartsutredningen att möjligheten att på ett effektivt sätt vinna gehör i det internationella arbetet inom miljö- och sjösäkerhet påverkas av att Sverige har en egen handelsflotta och av att det finns svensk sjöfartskompetens. Gruppen delar utredningens bedömning att bibehålla nationella handelsflottor innebär att EU-

³²⁰ Intervju med Stena AB och Stena RoRo 2014-11-06.

länderna tillsammans får en starkare röst i internationella organisationer gentemot de sjöfartsnationer som prioriterar sjösäkerhet och miljöfrågor lägre än de flesta av de europeiska sjöfartsländerna.

Detta bekräftas i denna uppföljning där flera aktörer betonar att sjöfartsnationer med stora egna handelsflottor har bättre möjlighet att få större genomslag för sina synpunkter i det internationella arbetet. Gruppen konstaterar att det finns en risk för att Sverige på sikt kommer att få mindre reell makt inom IMO på grund av den minskande svenskflaggade handelsflottan.

Med en minskande egen sjöfart riskerar Sverige att tappa både förutsättningar och trovärdighet när det gäller vilka regler som ska gälla för den internationella sjöfarten. Detta skulle kunna leda till att Sverige får minskade möjligheter att påverka utformningen av framtida miljö- och säkerhetsregler. Det är en politisk dimension som påverkar Sverige som land, men i begränsad utsträckning de enskilda rederierna. IMO:s råd, som styr IMO, väljer medlemmar utifrån storlek, influenser etc. Sverige har länge varit medlem i rådet där 40 av 160 medlemsstater sitter och har därigenom fått ett stort inflytande på de beslut som IMO fattar. Flera intervjuade representanter för sjöfartsnäringen menar att om den svenskflaggade handelsflottan minskar ytterligare riskerar Sverige att tappa denna plats. Transportstyrelsen anser att det är oklart vilka konsekvenser en tappad plats i IMO:s råd skulle få. IMO:s huvudsakliga arbete bedrivs i undergrupper och kommittéer och det är där som Sverige bidrar med sin kompetens. Den stora risken med en ytterligare minskning av den svenskflaggade handelsflottan skulle, enligt Transportstyrelsen, vara förlorad kompetens och därmed ett förlorat indirekt inflytande på regelutvecklingen inom områden där Sverige i dag har en ledande position, t.ex. miljöteknik, sjösäkerhet och nya material.

Gruppen menar att Sverige har ett starkt intresse av att kunna påverka det internationella arbetet när det gäller miljö- och sjösäkerhet. Det ligger i linje med Sveriges Redareförenings miljöpolicy att svensk sjöfartsnäring ska vidareutveckla sin ställning som världsledande när det gäller miljövänlig sjöfart. Det är därför enligt gruppen angeläget att Sverige behåller sin plats i IMO:s råd också i framtiden. Av den anledningen är det viktigt att den svenskflaggade handelsflottan inte minskar ytterligare. Om antalet svenskregistrerade fartyg minskar ytterligare riskerar det dessutom att påverka den långsiktiga kompetensförsörjningen negativt.

13.3 Skillnader i ramvillkor mellan Sverige och Danmark

Gruppen noterar att antalet fartyg i den danskflaggade handelsflottan har ökat under senare år medan antalet fartyg i den svenskflaggade handelsflottan i stället har minskat. Danmark är dessutom det land som under senare år har tagit emot flest avregistrerade svenska fartyg. Som en jämförelse gick 42 procent av den danskkontrollerade fartygskapaciteten under dansk flagg 2011, vilket ska jämföras med 13 procent i Sverige 2010. Det aktualiserar frågeställningen

om vilka som är de mest betydelsefulla skillnaderna mellan Sverige och Danmark när det gäller de nationella ramvillkoren.

Ramvillkor som t.ex. hamn-, farleds, och lotsavgifter bedöms inte vara relevanta när konkurrensförutsättningarna mellan Danmark och Sverige jämförs. Dessa avgifter bestäms inte av fartygens flaggstat utan beror istället på fartygens storlek/kapacitet. Inte heller övriga finansiella stöd, t.ex. skillnader i finansieringsvillkor mellan Skibskredit och Svenska Skeppshypotek, bedöms vara flaggstatsberoende och ingår därför inte i gruppens analys.

Sjöfartspolitik, näringslivsfokus och myndighetsutövning

Uppföljningen visar att det råder en enighet inom sjöfartsnäringen om att de andra nordiska länderna, inte minst Danmark, har haft en klar och tydlig strategi under mycket lång tid när det gäller den nationella sjöfartspolitik. Danmarks sjöfartsstrategi har enligt gruppen sannolikt bidragit till att öka landets attraktivitet som flaggstat.

Gruppen noterar att den danska sjöfartspolitik inkluderar åtgärder som syftar till att skapa konkurrenskraftiga villkor, t.ex. när det gäller bemanning och beskattning, men också kundorienterade myndigheter och andra åtgärder som t.ex. en strävan att i möjligaste mån minska den administrativa bördan för sjöfarten. De danska myndigheterna har i jämförelse med de svenska myndigheterna getts ett tydligare mandat att arbeta med att förbättra de näringspolitiska förutsättningarna. Detta har bidragit till att stärka landets varumärke och rederiernas förtroende för den förda politiken. Gruppen vill framhålla att det förefaller råda en helt annan samsyn i Danmark mellan näringen och staten när det gäller villkoren för att bedriva rederiverksamhet, och att sjöfartsmyndigheterna i Danmark generellt sett är mer tillmötesgående jämfört med motsvarande myndigheter i Sverige. Denna bild bekräftas t.ex. av Destination Gotland:

Det bästa exemplet på hur man har bedrivit en aktiv sjöfartspolitik med en tydlig vision är Danmark. I Danmark var politikerna tydliga med att man ska bli nummer ett när det gäller förutsättningarna att bedriva rederiverksamhet. Denna vision genomsyrar i dag arbetet från högsta politikernivå ner till tjänstemännen vid myndigheterna som arbetar med sjöfartsfrågor. Ambitionen i Danmark är att alla beslut som fattas i slutändan ska gagna rederierna och sjöfarten.³²¹

En anledning till denna skillnad mellan länderna kan enligt gruppen bero på avsaknaden av en sjöfartsstrategi Sverige. Gruppen menar att förutsättningarna för att utarbeta en motsvarande svensk sjöfartsstrategi kan övervägas och att en sådan strategi inte skulle ersätta utan i stället kompletterar en maritim strategi. En skillnad mellan den svenska och danska handlingsplanen är att måluppfyllelsen ska följas upp i den danska handlingsplanen. Av den anledningen specificeras ett antal indikatorer, t.ex. antalet anställda, exportintäkter och nationellt registrerad handelsflotta.

³²¹ Intervju med Destination Gotland AB 2014-10-21.

För att bättre kunna följa upp det näringspolitiskt inriktade målet för sjöfarten borde det enligt gruppen övervägas att ta fram lämpliga resultatindikatorer. Resultatindikatorer för det riksdagsbundna målet skulle innebära att det skulle bli lättare att följa måluppfyllelsen över tid.

De danska myndigheterna ställer vissa krav på närvaro i landet när fartyg flaggas in till Danmark. Dessa krav tenderar enligt rederierna att stegras över tid. I uppföljningen har det framkommit att flera rederier menar att det långsiktiga målet för statsmakterna och myndigheterna i Danmark är att förmå rederier som registrerar fartyg i Danmark att på sikt flytta hela rederiverksamheten dit samt att huvudsakligen kontraktera danska underleverantörer.

Gruppen kan konstatera att det finns relativt stora likheter vad gäller fokus mellan den danska regeringens handlingsplan och strategi och den svenska handlingsplanen. Något som dock tas upp i den danska handlingsplanen men inte i den svenska är satsningar på marknadsföring av export och investeringsmöjligheter för sjöfartindustrin i syfte att locka nya investerare till Danmark. Den danska Sjöfartsstyrelsen ska erbjuda rederier som inte är bekanta med de danska reglerna specifik hjälp i form av ett startpaket för internationella företag. Gruppen anser att Transportstyrelsens beslut att utse en s.k. inflaggningslots är välkommet eftersom det innebär att motsvarande hjälp kommer att ges till rederier som vill registrera fartyg i Sverige.

I strategin tar den danska regeringen upp satsningar på kust- och havsturism för att främja tillväxten inom sjöfartsområdet, vilket inte finns med i den svenska handlingsplanen. Detta är emellertid områden som med stor sannolikhet kommer att beröras i den kommande maritima strategin. Både Sveriges och Danmarks regering tar upp sjösäkerhet och miljöpåverkan, men medan den svenska regeringen behandlar dessa områden som en del av konkurrenskraften separerar Danmarks regering målen för maritim tillväxt och målen för sjösäkerhet och miljöpåverkan.

Skatteregler – tonnageskattning

Gruppen noterar att en av de mest betydelsefulla skillnaderna i ramvillkor mellan Sverige och Danmark rör möjligheten till tonnageskattning. Danmark har sedan i början av 2000-talet haft en möjlighet till tonnageskattning, medan denna möjlighet för närvarande saknas i Sverige. Tonnageskattningens betydelse understryks av Danmarks Rederiforening som menar att skatten är en förutsättning för att kunna konkurrera på en internationellt starkt konkurrensutsatt marknad. Gruppen konstaterar att ett betänkande om ett förslag att införa en svensk tonnageskattning nyligen har presenterats. En skillnad är att de danska bestämmelserna gäller för fartyg som överstiger 20 bt, medan enligt det svenska förslaget ska endast fartyg med en bruttodräktighet på minst 100 vara kvalificerade för tonnageskattning.

Bemanningskostnader

Uppföljningen visar att i Danmark gäller i princip fri bemanning, medan man i Sverige styrs av TAP-avtalets utformning. Gruppen noterar att det innebär att andelen tillåten utländsk arbetskraft ombord på danskflaggade fartyg kan ligga nära 100 procent. Det danska internationella fartygsregistret (DIS) stärkte enligt Danmarks Rederiförening rederiernas konkurrenskraft dels genom en skattelättnad för sjöfolk, dels genom att tillåta företag att anställa sjöfolk på lokala och därmed internationellt konkurrenskraftiga lönevillkor. DIS-ordningen har enligt Danmarks Rederiförening varit en stor framgång och avgörande för att den danska handelsflottan nu är rekordstor och fortfarande växer. Mellan åren 2005 och 2009 ökade andelen utländska befäl på danska fartyg från 17 till 30 procent, medan andelen utländska anställda bland manskapet ökade från 53 till 65 procent. Föreningen menar vidare att DIS bidrar till att bibehålla maritim kompetens i Danmark, inte bara i rederierna utan också i hela det omgivande maritima klustret. Kritik förekommer från de danska facken som menar att DIS strider mot flera internationella ILO-konventioner. Samtidigt konstaterar gruppen att den överenskomna höjningen av TAP-kvoterna för de Sekoanslutna och en hög grad av flexibilitet för de som är anslutna till Sjöbefälsföreningen innebär att skillnaderna i bemanningskostnader mellan länderna minskar.

I uppföljningen har det framförts att skillnaderna i bemanningsregler har varit en bidragande orsak till varför rederier har valt att flagga ut fartyg till Danmark, samtidigt som kvaliteten på manskapet i princip är likvärdig mellan ett svenskflaggat och ett danskflaggat fartyg. Gruppen konstaterar att ett rederi uppger att totalkostnaden för en internationell besättning för ett fartyg som är flaggat i Danmark uppgår till ca 2 500 euro per dag, medan motsvarande kostnad för ett svenskflaggat fartyg uppgår till ca 4 000 euro per dag.³²²

Sjöfartsstöd

Flera rederier har framfört att reglerna för det svenska sjöfartsstödet i princip är likvärdigt med de regler som finns i Danmark. Detta är enligt gruppen en orsak till varför andelen svenskflaggade passagerarfartyg inte har minskat i samma omfattning som för andra delsegment. Gruppen noterar att sjöfartsstödet har utvidgats under senare år i både Danmark och Sverige. Det danska sjötransportstödet gäller sedan 2008 för muddrings- och kabellägningsverksamhet, medan motsvarande svenska stöd sedan 2014 omfattar fler fartygskategorier än last- och passagerarfartyg. En skillnad mellan länderna är att fartyg som överstiger 20 bt omfattas av det danska sjöfartsstödet, medan motsvarande tonnagegräns i Sverige är 100 bt.

³²² Totalkostnaden inkluderar effekterna av andelen besättning som har rederi- respektive fartygs- eller ombordanställning.

Administrationskostnader och tillsynsarbetet

Enligt Transportstyrelsen delegeras ungefär samma uppgifter till klassificeringssällskap i Danmark som i Sverige. Ytterligare delegering i Danmark görs endast om det anses vara tillväxtskapande. Transportstyrelsen säger samtidigt, vilket tidigare konstaterats, att Sverige har delegerat minst av tillsynen till klassificeringssällskap i jämförelse med många andra länder. Tillsynen i Danmark har i princip delegerats fullt ut till erkänd organisation när det gäller handelsfartyg, medan tillsynen av ropax- och passagerarfartyg inte har delegerats i samma utsträckning. Till exempel så gäller i Danmark att man för ISM-kodens certifikat gör den första besiktningen och en nypåteckning efter fem år. Den mellanliggande besiktningen har man delegerat ut till klassen.³²³

I denna uppföljning har det framkommit att rederierna anser att den utsträckning i vilken ett land har delegerat tillsynen till klassificeringssällskap har relativt stor betydelse vid beslut att flagga ut fartyg – detta trots att registrerings- och tillsynskostnaderna utgör en förhållandevis liten kostnad i jämförelse med andra kostnader som t.ex. bränsle eller bemanning. Gruppen konstaterar att flera rederier betonar att Danmark har en konkurrensfördel jämfört med Sverige eftersom i princip hela tillsynen av lastfartyg förutom hamnstats- och värdsstatskontroll har delegerats till klassificeringssällskap i Danmark. Detta leder, enligt flera intervjuade rederier som har flaggat ut fartyg till Danmark, till lägre kostnader och en minskad administration eftersom t.ex. besiktningar kan samordnas i högre utsträckning. Gruppen bedömer att skillnader i kostnader för tillsyn inte är en huvudanledning till beslut att flagga ut fartyg till Danmark även om de kan ha bidragit till ett sådant beslut. Merkostnaden och den ökade administrativa bördan kan bidra till att skapa en ofördelaktig bild av de villkor som gäller för sjöfarten.

Forskning och utvecklingsinsatser

Enligt Copenhagen Economics ligger de offentliga satsningarna på forskning och utveckling inom den danska sjöfarten på samma nivå eller något högre jämfört med i Sverige. Det är emellertid oklart hur mycket medel som spenderas på offentlig sjöfartsforskning i Sverige, samt vilka forskningsområden som erhåller forskningsmedel. Det danska systemet karakteriseras av en högre transparens, och projekt som sponsras av t.ex. Den Danske Maritime Fond marknadsförs ofta gentemot både sjöfartssektorns aktörer och allmänheten. Trots denna skillnad går det inte med säkerhet att säga att detta skulle generera ett mervärde som påverkar valet av flagg mellan Sverige och Danmark. Gruppen menar att det är viktigt att ha i åtanke att forskning och utvecklingsinsatser ofta inte genererar omedelbara resultat för de enskilda rederierna. Samtidigt signalerar skillnader mellan länder när det gäller t.ex. offentliga satsningar på

³²³ Skillnader förekommer mellan länder. Vissa länder lämnar fartygens ISM-certifikat till klassen och genomför en undersökning endast på managementet i land, s.k. document of compliance (DOC), medan andra delegerar allt dvs. både initial, mellanliggande och nypåteckning både på fartyg och landorganisation.

forskning och utveckling inom sjöfartssektorn vilken prioritet som tillmäts sjöfartsnäringen.

Sammanfattande bedömning

Uppföljningen visar att centrala ramvillkor är mer fördelaktiga i Danmark än i Sverige. Danmark har också utmärkt sig sedan 2009 med ett kraftigt inflöde av fartyg till sitt internationella register (DIS). Den danska handelsflottan har ökat från 533 fartyg och 10 137 tusen bt den 1 januari 2009 till 652 fartyg och 14 532 tusen bt den 1 januari 2015. Som framgår av tabellen nedan är ramvillkoren mer fördelaktiga i Danmark med undantag för sjöfartsstöd och forskning och utvecklingsinsatser där de bedöms vara likvärdiga.

Tabell 16 Skillnader i ramvillkor Danmark vs Sverige

Ramvillkor	
Sjöfartspolitiken, näringslivsfokus och myndighetsutövning	✓
Skatteregler – tonnagebeskattning	✓
Bemanningskostnader	✓
Sjöfartsstöd	✓ / ×
Administrationskostnader och tillsynsarbete	✓
Forsknings- och utvecklingsinsatser	×

Gruppen konstaterar att de två viktigaste skillnaderna mellan Sverige och Danmark är förekomsten av ett danskt internationellt skeppsregister och ett danskt tonnageskattesystem. Det danska systemet gör att rederierna kan minska sina bemanningskostnader och ökar deras finansiella stabilitet. Enligt gruppens bedömning kan dessa skillnader i ramvillkor tillsammans med en fokuserad sjöfartsstrategi delvis förklara varför den inhemskegistrerade handelsflottan har ökat i Danmark och minskat i Sverige. Gruppen konstaterar att flera intervjuade rederier säger att avsaknaden av en möjlighet till tonnagebeskattning och högre bemanningskostnader i Sverige samt förekomsten av en långsiktig sjöfartspolitik och delegeringen av tillsynen till certifierade klassificeringssällskap i Danmark har varit viktiga faktorer bakom beslutet att flagga ut fartyg till Danmark.

Referenser

Riksdagstryck

Betänkande 1996/97:TU1 Budgetpropositionen för år 1997, utgiftsområde 22
Kommunikationer

Betänkande 2001/02:TU3 Sjöfartsstöd

Betänkande 2003/04:SkU21 Allmänna motioner om företags- och kapitalbe-
skattning

Betänkande 2006/07:SkU11 Allmänna motioner om företagsbeskattning m.m.

Betänkande 2008/09:TU14 Mål för framtidens resor och transporter

Betänkande 2011/12:SkU14 Allmänna motioner om beskattning av företag,
kapital och fastighet

Betänkande 2012/13:TU2 Transportsystemets inriktning

Betänkande 2012/13:TU10 Bevakning ombord på svenska fartyg

Betänkande 2012/13:TU12 Sjöfartsfrågor

Betänkande 2012/13:TU19 Sjöfartsstödet inriktning

Betänkande 2013/14:KU2 Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfra-
struktur

Betänkande 2013/14:TU2 Genomförande av EU:s regelverk om inre vatten-
vägar – del I

Betänkande 2013/14:TU6 Sjöfartsfrågor

Motion 2000/01:T661 Stöd för svensk färjesjöfart

Proposition 1996/97:1 Förslag till statsbudget för budgetåret 1997, m.m.

Proposition 2000/01:127 Sjöfartsstöd

Proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter

Proposition 2008/09:170 En sammanhållen svensk havspolitik

Proposition 2012/13:25 Investeringar för ett starkt och hållbart transportsy-
stem

Proposition 2012/13:110 Överlåtelse av tillsynsuppgifter inom sjöfarten

Proposition 2012/13:144 Sjöfartsstödet inriktning

Proposition 2012/13:153 Kommunal medfinansiering av statlig sjöfartsinfra-
struktur

Proposition 2013/14:1 Budgetproposition för 2014

Rapport 2005/06:RFR7 Sjöfartsskydd – En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten, Trafikutskottet

Rapport 2008/09:RFR3 Uppföljning av statens insatser inom havsmiljöområdet, Miljö- och jordbruksutskottet

Författningar

Arbetsmiljöförordningen (1977:1166)

Arbetsmiljölagen (1977:1160)

Fartygssäkerhetslag (2003:364)

Fartygssäkerhetsförordning (2003:438)

Förordning (1974:235) om tillstånd till sjöfart i inrikes trafik med utländska fartyg m.m.

Förordning (1988:103) om lån till den mindre sjöfarten

Förordning (1994:1162) om skeppsmätning

Förordning (1996:1559) om statligt stöd till svensk sjöfart

Förordning (1998:962) om vilotid för sjömän

Förordning (1998:965) om behörigheter för sjöpersonal

Förordning (1999:215) om lotsavgifter

Förordning (2001:770) om sjöfartsstöd

Förordning (2007:853) med instruktion för Kustbevakningen

Förordning (2007:1161) med instruktion för Sjöfartsverket

Förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen

Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Förordning (2010:186) med instruktion för Trafikanalys

Förordning (2011:619) med instruktion för Havs- och vattenmyndigheten

Förordning (2011:1533) om behörigheter för sjöpersonal

Förordning (2014:232) om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd

Inkomstskattelag (1999:1229)

Lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg

Lag (1980:1097) om Svenska Skeppshypotekskassan

Lag (1990:712) om undersökning av olyckor

Lag (1994:1920) om allmän löneavgift

Lag (1998:958) om vilotid för sjömän

Lag (2006:1209) om hamnskydd

Lag (2004:487) om sjöfartsskydd

Mönstringslag (1993:929)

Regeringsformen

Sjölag (1994:1009)

Sjötrafikförordningen (1986:300)

Skattebetalningslagen (1997:483)

Skatteförfarandelagen (2011:1244)

Socialavgiftslagen (2000:980)

Offentliga utredningar

SOU 2006:20 Tonnageskatt

SOU 2008:53 Styra rätt!

SOU 2010:73 Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar

SOU 2010:74 Mer innovation ur transportforskningen

SOU 2011:82 Ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg

SOU 2014:40 Neutral bolagsskatt – för ökad effektivitet och stabilitet, slutbetänkande av Företagsskattekommittén

SOU 2015:4 Ett svenskt tonnageskattesystem

Övriga skriftliga referenser

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, COLREG

Copenhagen Economics (2013) Svensk sjöfarts konkurrenssituation

Danish Maritime Authority (2013) Administrative burdens in the maritime sector, rapport juli 2013.

Den Danske Maritime Fond (2014) Årsberetning 2013)

Delegationen för Sjöfartsstöd (2011) Delegationen för sjöfartsstöds redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2010, dnr DFS 11/01

- Delegationen för Sjöfartsstöd (2012) Delegationen för sjöfartsstöds redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart 2011, dnr DFS 11/23:1
- Delegationen för Sjöfartsstöd (2013) Delegationen för sjöfartsstöds redovisning av försäkringar och utbildningsplatser 2012, dnr DFS 13/5:1
- Delegationen för Sjöfartsstöd (2014) Delegationen för sjöfartsstöds redovisning av försäkringar och utbildningsplatser 2013, dnr DFS 14/1:1
- Direktiv 2013:6 Tonnageskatt och andra stöd för sjöfartsnäringen, Finansdepartementet
- Direktiv 2014:137 Tilläggsdirektiv till Utredningen om tonnageskatt och andra stöd till sjöfartsnäringen
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/106/EG av den 19 november 2008 om minimikrav på utbildning för sjöfolk
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/15/EG av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg och för sjöfartsadministrationernas verksamhet i förbindelse därmed
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/16/EG av den 23 april 2009 om hamnstatskontroll
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/33/EU av den 21 november 2012 om ändring av rådets direktiv 1999/32/EG vad gäller svavelhalten i marina bränslen
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 391/2009 av den 23 april 2009 om gemensamma regler och standarder för organisationer som utför inspektioner och utövar tillsyn av fartyg
- Europeiska kommissionen (2004) Meddelande C (2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, 2004/C 13 (03)
- IMO Resolution A 1047(27) Principles of Minimum Safe Manning
- IMO International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978
- Kommunikationsministeriet (2014) Finlands sjöfartsstrategi 2014–2022
- Kvale S. (1997). Den kvalitativa forskningsintervjun, Studentlitteratur, Lund
- Ministry of economic and business affairs (2006) The Danish maritime cluster – an agenda for growth, Copenhagen
- Näringsdepartementet (2003) Nya farledsavgifter, Ds 2003:41

Näringsdepartementet (2014) Skrivelse om att ändra Transportstyrelsens uppdrag, brevsvår skickat till Sveriges Redareföreningen, N2014/3429/TE

Pålsson R. (2003) Beskattning av svensk kontrollerad sjöfart, Skattenytt s. 299–314.

Rederi AB Gotland (2014) Årsredovisning 2013

Rederinämnden (2003) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2002, dnr 03/06

Rederinämnden (2004) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2003, dnr 04/05

Rederinämnden (2005) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2004, dnr 05/09

Rederinämnden (2006) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2005, dnr 06/13

Rederinämnden (2007) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2006, dnr RN 07/06

Rederinämnden (2008) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2007, dnr RN 08/07

Rederinämnden (2009) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2008, dnr RN 09/06

Rederinämnden (2010) Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2009, dnr RN 10/07

Regeringsbeslut 2013-01-17. Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft, dnr N2013/342/TE

Regeringsbeslut 2013-12-19. Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Sjöfartsverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2013/1211/TE, N2013/5853/KLS (delvis), N2013/5894/TE

Regeringsbeslut 2013-12-19. Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Trafikanalys inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2013/1213/TE, N2013/5853/KLS (delvis), N2013/5897/TE

Regeringsbeslut 2013-12-19. Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2013/5893/TE, N2013/793/TE, N2013/1075/TE m.fl.

Regeringsbeslut 2013-12-19. Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2013/1224/TE, N2013/5853/KLS (delvis), N2013/5896/TE

Regeringsbeslut 2014-09-11. Regleringsbrev för budgetåret 2014 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2014/3768/TE, N2014/3429/TE

Regeringsbeslut 2014-12-19. Regleringsbrev för budgetåret 2015 avseende Trafikanalys inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2014/5325/TE, N2014/5334/KLS (delvis)

Regeringsbeslut 2014-12-22. Regleringsbrev för budgetåret 2015 avseende Trafikverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2014/5370/TE, N2014/5334/KLS(delvis), N2014/1104/TE

Regeringsbeslut 2014-12-22. Regleringsbrev för budgetåret 2015 avseende Sjöfartsverket inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr 2014/5371/TE, 2014/5334/KLS (delvis), 2014/1042/TE

Regeringsbeslut 2014-12-22. Regleringsbrev för budgetåret 2015 avseende Transportstyrelsen inom utgiftsområde 22 Kommunikationer, dnr N2014/5370/TE, N2014/5334/KLS(delvis), N2014/1104/TE

Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2014a) Regeringen föreslår stärkt sjöfartstöd, pressmeddelande den 6 februari 2014

Regeringskansliet, Näringsdepartementet (2014b) Stärkt konkurrenskraft för svensk sjöfart, pressmeddelande den 3 april 2014

Rådets direktiv 1999/32/EG av den 26 april 1999 om att minska svavelhalten i vissa flytande bränslen och om ändring av direktiv 93/12/EEG

Sjöfartstidningen (2014a) nummer 4, 25 april 2014

Sjöfartstidningen (2014b) nummer 6, 20 juni 2014

Sjöfartsverket (2009) Treårsplan 2010–2012, dnr 0303-09-1425 Slutlig

Sjöfartsverket (2010) Treårsplan 2011–2013

Sjöfartsverket (2011) Treårsplan 2012–2014

Sjöfartsverket (2012) Treårsplan 2013–2015

Sjöfartsverket (2013) Treårsplan 2014–2016

Sjöfartsverket (2014) Konsekvensutredning - nytryck av Sjöfartsverkets föreskrifter (2012:9) om villkor för miljödifferenterad farledsavgift, dnr 14 03030

Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2005:25) om skyddsanordningar och skyddsåtgärder på fartyg

Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2003:9) om vilotid för sjömän

Sjöfartsverkets föreskrifter (2012:7) om ändring i Sjöfartsverkets föreskrifter (SJÖFS 2008:5) om farledsavgift

Sjöfartsverkets kungörelse med föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 1992:6) om besättningens bostäder på fartyg m.m.

Skeppshypotek (2014) Årsredovisning 2013

Sjöfartsstyrelsen (2012) Danmark i arbete – Vækstplan for Det Blå Danmark – Resultatkontrakt 2014–2017

Statskontoret (2010) Stadig eller flexibel kurs? – Om sjöfartspolitik i sex länder, rapport 2010:17

Sveriges Redareförening (2013) Svensk sjöfartsnäring – Sveriges Redareförenings svar på regeringens handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft 2014, 2013-12-20

Sveriges Redareförening (2014a) Anpassningsåtgärder, 2014-03-19

Sveriges Redareförening (2014b) Remissyttrande beträffande Finansdepartementets remiss avseende Företagsskattekommitténs slutbetänkande: Neutral bolagsskatt – för ökad effektivitet och stabilitet (SOU 2014:40)

Sveriges Redareförening, Sjöfartens Arbetsgivareförbund, Sjöbefälsföreningen och Seko (2014) Räddade jobb och nya arbetstillfällen inom den svenska sjöfarten – i enlighet med EU:s intentioner, brev skickat till Finansdepartementet 2014-11-18

Sveriges Redareförening, Svenska Flygbranschen, Sveriges Åkeriföretag, Branschföreningen Tågoperatörerna och Skärgårdsredarna (2014), Förtydligande av Transportstyrelsens uppdrag, brev skickat till Näringsdepartementet 2014-08-13.

The Danish government (2010) An integrated maritime strategy July 2010:33

Tillväxtanalys (2010) Sveriges Sjöfartssektor – en viktig del i en svensk maritim strategi, rapport 2010:03

Trafikanalys (2010) Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2009

Trafikanalys (2011) Svenska och utländska fartyg i svensk regi 2010, statistik 2011:10

Trafikanalys (2012a) Fartyg 2011 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi, statistik 2012:9

Trafikanalys (2012b) Underlagsrapport för årligt uppdrag att följa upp sjöfartens konkurrenskraft, september 2012

Trafikanalys (2013a) Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2013, rapport 2013:1

Trafikanalys (2013b) Sjöfartsstödet effekter 2011 och 2012, rapport 2013:9

Trafikanalys (2013c) Konsekvenserna av skärpta krav för svavelhalten i marint bränsle – slutredovisning, rapport 2013:11

Trafikanalys (2013d): Fartyg 2012 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi, statistik 2013:14

Trafikanalys (2014a): Fartyg 2013 – Svenska och utländska fartyg i svensk regi, statistik 2014:13

Trafikanalys (2014b) Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2014, rapport 2014:2

Trafikstyrelsen och Transportministeriet (2013), Resultatkontrakt 2014-2017 Mellan Trafikstyrelsen og Transportministeriets departement

Trafikverket (2012) Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050, sammanfattning huvudrapport 2012:101

Transportstyrelsen (2013) Delegering av uppgifter på sjö- och luftfartsområdet, dnr TSG 2013-665

Transportstyrelsen (2014a) Tillsyn och efterlevnad av de skärpta reglerna för svavelhalt i marint bränsle, slutrapport, dnr TSS 2013-2085

Transportstyrelsen (2014b) Årsredovisning 2013, dnr TSG 2014-192

Transportstyrelsen (2014c) Brevsvar till Ahlmark Lines AB och Erik Thun AB, dnr TSS 2013-294, brev daterat 2014-03-17

Transportstyrelsen (2014d) Jämförelse av tillsynsavgifter inom sjöfart i olika länder, rapport 2013-12-04 publicerad 2014

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:119) om arbetsmiljö på fartyg

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:44) om sjövägsregler

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:38) om lotsning

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2011:116) om utbildning och behörigheter för sjöpersonal

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:102) om bemanning

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:112) om mönstring

Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:67) om vakthållning

VTI (2014) SAMKOST – Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader, VTI rapport 836

Intervjuer

Ahlmark Lines AB 2014-10-28 Håkan Thorell

Destination Gotland AB 2014-10-21 Christer Bruzelius
Erik Thun AB 2014-12-12 Anders Källsson
Frederiet AB 2014-10-22 Fredrik Grenestedt
Furetank Rederi AB 2014-12-11 Lars Höglund
Färjerederiet 2014-09-29 Anders Werner
Maersk Line/Maersk Sverige AB 2014-11-07 Susanne Jakobsson
Marin Mätteknik (MMT) 2014-11-06 Stefan Eliasson
Northern Offshore Services 2014-11-06 David Kristensson
Intervju med Näringsdepartementet/Transportenheten 2014-12-10 Christina Bergström, Tomas Brolin och Monika Przedpelska Öström
Rederi AB Donsötank 2014-12-17 Roger Nilsson
Rederi AB Gotland 2014-10-06 Håkan Johansson
Rederi AB Älvtank 2014-12-17 Christian Nilsson
Rederiaktiebolaget Eckerö 2014-11-19 Björn Holmqvist
Ressel Rederi AB 2014-10-29 Jochum Ressel, Ulla Ressel och Fredrik Robertte
Seko sjöfolk 2014-10-16 Kenny Reinhold
Sirius Rederi AB 2014-11-05 Jonas Bachman
Sjöbefälsföreningen 2014-10-07 Christer Themnér
Sjöfartsforum 2014-07-07 Anna Risfelt Hammargren
Sjöfartsverket 2014-12-04 Ove Eriksson
Skogsindustrierna 2014-10-17 Karolina Boholm
Skärgårdsredarna 2014-09-24 Affe Norgren
Stena AB 2014-11-06 Claes Berglund och Stena RoRo Anders Bäckelin
Stena Oil AB 2014-11-07 Martin Guldhed
Svenska Skeppshypotek 2014-12-05 Michael Zell
Sveriges Hamnar 2014-09-25 Mikael Castanius
Sveriges Redareförening 2014-08-20 Pia Berglund, 2014-11-05 Carl Carlsson, 2014-11-24, 2015-02-03 och 2015-02-13 telefonintervju Per A. Sjöberger och 2014-12-01 telefonintervju Tryggve Ahlman
Team Lines AB 2014-09-19 Johan Wallén
Trafikverket 2014-12-11 Håkan Persson

Terntank 2014-12-15 telefonintervju Dick Höglund och Tryggve Möller

Transatlantic AB 2014-11-06 Helene Mellqvist, Tomas Bergendahl och Christer Green

Transportstyrelsen 2014-11-19 Ingrid Cherfils

Viking Line AB 2014-10-29 Peter Hellgren

Wallenius Lines AB 2014-09-17 Anders Boman

Waxholmsbolaget Waxholms Ångfartygs AB 2014-10-13 Anders Lindström

Korrespondens

Sveriges Redareförening, inkommet material 2014-10-19, 2014-11-11, 2015-01-11 och 2015-01-14

Trafikverket, inkommet material 2014-12-12

Transportstyrelsen, inkommet material 2015-01-07

Webbplatser

Blå skatt – initiativ taget av Sveriges Redareförening tillsammans med Seko sjöfolk och Sjöbefälsföreningen för att öka medvetenheten om den blå skatten och sjöfartens betydelse för jobben, miljön och tillväxten
<http://blaskatt.se>

CBS Maritime (Copenhagen Business School)
<http://www.cbs.dk/viden-samfundet/business-in-society/cbs-maritime>

Center for Maritim Sundhed og Samfund, CMSS, Syddansk Universitet
http://www.sdu.dk/om_sdu/institutter_centre/ist_sundhedstjenesteforsk/forskning/forskningsenheder/maritimsundhedsikkerhed

Danmarks Rederiforening
<https://www.shipowners.dk>

Delegationen för sjöfartsstöd/Trafikverket
<http://www.trafikverket.se/Delegationen-for-sjofartsstod/>

Erhvervs- og Vækstministeriet – Vækstplan for Det Blå Danmark
<http://www.evm.dk/arbejdsomraader/vaekst-og-konkurrenceevne/vaekstplaner/det-blaa-danmark-ny>

European Maritime Safety Agency (Emsa)
<http://www.emsa.europa.eu/>

Föreningen Sveriges Varv
<http://www.sverigesvarv.se>

Helsingforskommissionen (Helcom)

<http://www.helcom.fi/>

Lag om danska internationella fartygsregistret

<https://www.retsinformation.dk/FORMS/r0710.aspx?id=160627>

Lighthouse

<http://www.lighthouse.nu>

Oslo-Pariskonventionen (Ospar)

<http://www.ospar.org>

Seko sjöfolk

<http://www.sjofolk.se/>

Sjöbefälsföreningen

<http://www.sjobefalsforeningen.se>

Sjöfartens Arbetsgivareförbund

<http://www.transportgruppen.se/ForbundContainer/Sjofartens-Arbetsgivarforbund/>

Sjöfartsdirektoratet

<http://www.sjofartsdir.no>

Sjöfartsforum

<http://www.maritimeforum.se>

Sjöfartstidningen

<http://sjofartstidningen.se>

Sjöfartsverket

<http://www.sjofartsverket.se>

SKAT

<http://skm.dk>

Skatteverket

<http://skatteverket.se>

Skärgårdsredarna

<http://www.skargardsredarna.se/>

Svenska Skeppshypotek

<http://www.svenskaskeppshypotek.se/>

Sveriges Redareförening

<http://www.sweship.se/>

Sveriges Skeppsmäklareförening

<http://www.swe-shipbroker.se/>

Søfartsstyrelsen

<http://www.soefartsstyrelsen.dk/Sider/Forside.aspx>

Trafiksäkerhetsverket

<http://trafi.fi/sv>

Trafikverket

<http://www.trafikverket.se>

Transportstyrelsen

<http://www.transportstyrelsen.se>

BILAGA 1

Intervjuer

Ahlmark Lines AB
Destination Gotland AB
Erik Thun AB
Frederiet AB
Furetank Rederi AB
Färjerederiet Maersk Line/Maersk Sverige AB
Marin Mätteknik (MMT)
Northern Offshore Services
Intervju med Näringsdepartementet/transportenheten
Rederi AB Donsötank
Rederi AB Gotland
Rederi AB Älvtank
Rederiaktiebolaget Eckerö
Ressel Rederi AB
Seko sjöfolk
Sirius Rederi AB
Sjöbefälsföreningen
Sjöfartsforum
Sjöfartsverket
Skogsindustrierna
Skärgårdsredarna
Stena AB
Stena Oil AB
Svenska Skeppshypotek
Sveriges Hamnar
Sveriges Redareförening
Team Lines AB

Trafikverket

Terntank

Transatlantic AB

Transportstyrelsen

Viking Line AB

Wallenius Lines AB

Waxholmsbolaget Waxholms Ångfartygs AB

BILAGA 2

Handlingsplan för att förbättra svensk sjöfartsnärings konkurrenskraft

Den föregående regeringen redovisade i januari 2013 en handlingsplan för sjöfarten, Svensk sjöfartsnärning – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft. I handlingsplanen pekades följande sju områden med tillhörande insatser ut:

- företagsfrämjande insatser
- transportpolitiska åtgärder
- utbildningsinsatser
- sjösäkerhetsfrågor
- miljöfrågor
- sjöfartsforskning och utvecklingsfrågor
- viktiga EU-projekt.

Företagsfrämjande insatser

Regelförenkling

I handlingsplanen betonades ett behov av och möjligheter till regelförenklingar för företag som även kan vara till nytta för privatpersoner. Den föregående regeringen påbörjade arbetet med att utreda möjligheten att göra förenklingar med koppling till fartygsregistret i syfte att förenkla för såväl företag som myndigheter. Förenklingsfrågor kan komma att omfatta bl.a. förenklad registrering för mindre tonnage, översyn av reglerna för dubbelregistrering, möjligheterna att få ett fartyg avregistrerat och utveckling av en webbtjänst för att öka tillgänglighet till fartygsregistret och om möjligt erbjuda 24-timmars-service.

I handlingsplanen pekade regeringen på behovet av förenklingar inom områden där företag i dag behöver hämta tillstånd och certifikat för sin verksamhet från många olika myndigheter eftersom detta skapar merarbete och ofta administrativt krångel. Oklarheter kan dessutom förekomma när det gäller vilken myndighet ett rederi ska vända sig till. Möjligheten till att skapa en s.k. one-stop-shop bör därför ses över. En one-stop-shop fungerar som en kanal där olika myndigheters godkännanden samlas så att rederierna endast behöver en ingång till myndighetsvärlden.

Utökning av sjöfartsstödet till fler fartygskategorier

Riksdagen beslutade i juni 2013 att fler fartygskategorier ska kunna få sjöfartsstöd.³²⁴ Beslutet innebär att i fortsättningen ska inte bara last- och passagerarfartyg kunna få sjöfartsstöd, utan även andra typer av fartyg som påverkas av

³²⁴ Bet. 2012/13:TU19.

den internationella konkurrensen. Det handlar om fartyg som är anpassade för särskilda funktioner, t.ex. kabel- och rörlägningsfartyg, kranfartyg och olika slags forsknings- och mätfartyg. Flera EU-länder beviljar redan stöd till den här typen av fartyg. Syftet med de nya bestämmelserna är att erbjuda den svenska sjöfartsnäringen och de svenska rederierna bättre förutsättningar att hävda sig i den internationella konkurrensen. Utskottet pekade i sitt betänkande bl.a. på att det är angeläget att den svenska sjöfartsnäringen kan hävda sig internationellt även inom de områden som i dag inte utgörs av gods- och passagerartransporter i strikt mening. Utskottet förutsatte att regeringen skyndsamt skulle vidta de åtgärder som föreslås i propositionen för att därigenom bidra till att Sverige även i ett längre perspektiv har en livskraftig sjöfartsnäring och rederiverksamhet.

Utredning om tonnageskatt och andra stöd till sjöfarten

En särskild utredare ska analysera möjligheten att införa ett system med tonnageskatt i Sverige.³²⁵ I detta sammanhang ska utredaren även se över andra befintliga stöd för sjöfartsnäringen. Tonnageskatt innebär att rederiernas inkomst bestäms schablonmässigt med utgångspunkt i fartygets storlek i stället för i de faktiska inkomsterna. Regeringens målsättning är att Sverige, i ett internationellt perspektiv, ska ha en konkurrenskraftig sjöfartsnäring. Utredaren ska lämna förslag till ett heltäckande system för tonnageskatt. Utredaren ska även i den utsträckning det bedöms som nödvändigt lämna förslag till ändringar av befintliga stöd för sjöfartsnäringen. Uppdraget ska ses mot bakgrund av den ökade internationella konkurrensen på sjöfartsområdet och att antalet svenskflaggade fartyg minskat de senaste åren. Syftet är att öka andelen svenskflaggade fartyg i den svenska handelsflottan. Utredaren ska redovisa uppdraget senast den 15 november 2014.³²⁶

Frågan om internationellt register har utretts

Flera stater har infört s.k. internationella register. Rederier med fartyg som är registrerade i internationella register kan frångå nationella arbetsrättsregler och därmed få möjlighet till reducerade arbetskraftskostnader. Frågan om Sverige ska införa ett internationellt register har utretts. Ett utredningsbetänkande förordade att sådant register inte ska införas i Sverige.³²⁷ Den dåvarande regeringen bedömde också att det saknades tillräckligt stöd för en sådan ändring.

³²⁵ Dir. 2013:6.

³²⁶ Utredningstiden förlängdes till den 31 januari 2015 (dir. 2014:137).

³²⁷ SOU 2010:73.

Tillämpning av TAP-avtal

Av de ca 10 000 personer som är ombordanställda är ca 6 procent tillfälligt anställd personal (TAP). TAP-avtalen innebär att en viss andel av bemanningen ombord på lastfartyg i internationell fart kan bestå av medborgare från stater utanför EES-området enligt särskilda kollektivavtal, dvs. de anställs på andra villkor än enligt svenska arbetsrättsregler. TAP-avtal har tillämpats sedan 1998 i Sverige som ett alternativ för att reducera bemanningskostnaderna. Arbetsmarknadens parter har under lång tid varit överens om att TAP-avtal kan gälla för upp till 50 procent av besättningen, dock har sedan 2010 viss tillämpning upp till 75 procent förekommit. Av handlingsplanen framgår att en åtgärd för att närma kostnaderna för arbetskraft till förutsättningarna i omvärlden kan vara en utökad tillämpning av TAP-avtalen. En sådan åtgärd är emellertid en fråga för arbetsmarknadens parter att komma överens om.

Nya regler för ökad flexibilitet med överlåtelse av tillsyn inom sjöfartsskyddet

Tillsynsuppgifter inom framför allt sjösäkerhet är i stor omfattning överlåtna till klassificeringssällskap. När det gäller tillsynsuppgifter inom sjöfartsskyddet³²⁸ har dessa dock varit förbehållna Transportstyrelsen. Trafikutskottet behandlade under våren 2013 en proposition om sjöfartsskydd samt motionsförslag om sjöfartens utveckling, inlandssjöfart, miljöfrågor och säkerhetsfrågor. Riksdagsbeslutet innebär att Transportstyrelsen ska kunna erkänna vissa organisationer som s.k. sjöfartsskyddsorganisationer och överlåta vissa tillsynsuppgifter till dem. Svenska rederier ska själva kunna välja vem som ska sköta tillsynen hos dem, vilket kan göra att tillsynskostnader minskar. De nya reglerna gäller fr.o.m. den 1 juli 2013.³²⁹

Utredning om en alternativ organisation för lotsningen

Ansvar för lotsning till och från landets hamnar ligger hos Sjöfartsverket. En möjlig alternativ organisation för lotsningsverksamheten har utretts, bl.a. om större flexibilitet kan skapas för s.k. lotsdispenser där befälhavare får rätt att framföra sina fartyg på svenskt vatten utan lots.³³⁰ I utredningsbetänkandet föreslogs en öppning av monopolet. I handlingsplanen konstaterades att det var ett svagt intresse för en ändrad ordning och det ansågs därför inte finnas något behov av att göra någon ändring i den övergripande strukturen för lotsningsverksamheten. Den föregående regeringen angav i sin handlingsplan att man avsåg att analysera förutsättningarna för utökade lotsdispenser och eventuella förbättringar av förutsättningarna för s.k. öppensjölotsning.³³¹

³²⁸ Sjöfartsskydd är de åtgärder som vidtas för att skydda sjöfarten mot yttre hot. Se t.ex. trafikutskottets uppföljning av sjöfartsskyddet, rapport 2005/06:RFR7.

³²⁹ Prop. 2012/13:110, bet. 2012/13:TU12.

³³⁰ SOU 2008:53.

³³¹ Öppensjölotsning är lotsning till havs som ibland efterfrågas av vissa lastägare.

Transportpolitiska åtgärder

Införande av EU:s regelverk om inre vattenvägar

Utskottet konstaterade våren 2013 att regeringens avsikt att införa EU:s regelverk om inre vattenvägar kan skapa nya förutsättningar för sjöfartsbranschen att utveckla såväl gods- som passagerartrafik på inre vattenvägar.³³² Riksdagen beslutade därefter att Sverige ska börja införa EU:s regler om inre vattenvägar. Beslutet innebär att ett nytt frivilligt regelverk för trafik på de inre vattenvägarna införs. I Sverige har hittills havssjöfartsregler gällt för all fartygstrafik. I och med lagändringarna ska Sverige börja införa EU:s regler om inre vattenvägar. Inre vattenvägar är t.ex. älvar, sjöar, kanaler och vissa kuststräckor. Bland annat ska svenska fartyg ha ett särskilt certifikat för inlandssjöfart om de trafikerar inre vattenvägar. Utskottet konstaterade att regeringens förslag är ett nödvändigt steg på vägen för att införa EU:s regler om inre vattenvägar. Införandet av EU-reglerna kan öka sjöfartens konkurrenskraft och bidra till en utveckling av sjötransporterna i Sverige.³³³

Uppdrag att analysera trafikens kostnadsansvar

Utgångspunkten för trafikens kostnadsansvar är att de skatter och avgifter som tas ut för trafiken som är transportpolitiskt motiverade bör motsvara trafikens samhällsekonomiska kostnader. Trafikanalys har i uppdrag att årligen redovisa transportsektorns samhällsekonomiska kostnader i relation till skatter och avgiftsuttag inom olika delar av den svenska och europeiska transportsektorn. Därtill har Statens väg- och transportforskningsinstitut fått i uppdrag att ta fram kunskapsunderlag om trafikens samhällsekonomiska kostnader. Detta uppdrag redovisades i november 2014.

Landinfrastruktur till och från hamnarna

Ett femtiotal allmänna hamnar i Sverige är öppna för allmän kommersiell sjöfart. De flesta av dessa hamnar används av flera trafikslag för omlastning och mellanlagring. Den absoluta huvuddelen av allt export- eller importgods passerar en hamn någon gång i transportkedjan. Riksdagen har ställt sig bakom inriktningen att skapa förutsättningar för ett kapacitetsstarkt, robust, säkert, tillgängligt och i alla avseenden hållbart transportsystem med fokus på de viktigaste noderna och stråken där viktiga import- och exporthamnar och deras anslutningar ingår.³³⁴ Enligt handlingsplanen kan det behövas förbättringar av anslutningarna till hamnarna, t.ex. ökad bärighet, breddning av vägar eller förstärkta järnvägsanslutningar. Det kan även behövas åtgärder i farlederna in till hamnarna, t.ex. muddring och utmärkning av inseglingstrånan.

³³² Bet. 2012/13:TU12.

³³³ Bet. 2013/14:TU2.

³³⁴ Prop. 2012/13:25, bet. 2012/13:TU2.

Ändrade regler för kommunal medfinansiering till statliga infrastruktur

Riksdagen har beslutat om lagändringar för att ge kommuner och landsting rätt att lämna bidrag till anläggande av allmänna farleder som staten ansvarar för. Beslutet innebär bl.a. att de befogenheter att lämna bidrag till byggandet av statliga vägar och järnvägar som kommuner och landsting redan har haft utvidgas till att även omfatta viss sjöfartsinfrastruktur och att reglerna för kommunal redovisning av bidrag till statlig infrastruktur även omfattar bidrag för medfinansiering av anläggande av allmän farled.³³⁵

Utbildningsinsatser

Praktikplatser till sjöfartsutbildningen

Sjöfartsnäringen möter en förändring i kraven på arbetskraft. Behovet av specialiserade tekniker ökar, samtidigt som ett stort antal pensionsavgångar de närmaste åren påverkar tillgången på arbetskraft. Med en minskad svenskegistrerad flotta minskar förutsättningarna för studenter att få fartygspraktik. Intresset för sjöfartsutbildningen har varit stort de senaste åren, såväl inom gymnasieskolan som inom högskolan. Utbildning till matros och motorman erbjuds på ett tiotal gymnasieskolor. Befälsutbildning för sjökaptener och sjöingenjörer erbjuds på två högskolor. För att få behörighet och kunna söka jobb krävs också att studenterna har genomfört praktik. De senaste åren har antalet tillgängliga praktikplatser minskat markant till följd av omflaggningen av svenska fartyg. Högskolorna kompenseras fr.o.m. 2013 för den merkostnad det innebär att förlägga studenternas praktik till fartyg under andra länders flagg. Sjöfartsverket och Försvarsmakten erbjuder möjlighet till praktik på sina fartyg. En dialog har inletts med andra myndigheter om att kunna erbjuda fler praktikplatser på statliga fartyg och diskussioner pågår med de nordiska grannländerna om ett möjligt samarbete inom området.

Internationell utbildning i Malmö

World Maritime University (WMU) i Malmö, som etablerades 1983 och lyder under IMO, är IMO:s organ för eftergymnasial maritim utbildning och forskning. I handlingsplanen slås fast att Sverige även fortsatt ska verka för att vara värdland för WMU, bl.a. genom att betala en del av driftskostnaderna.

Sjösäkerhetsfrågor

Beslut om beväpnade vakter på svenska fartyg för att skydda mot pirater

Riksdagen har beslutat att svenska fartyg ska kunna få tillstånd för beväpnade vakter om det finns risk för att pirater kan angripa fartyget. Vakterna ska få ha

³³⁵ Prop. 2012/13:153, bet. 2013/14:KU2.

skjutvapen och ammunition ombord på fartyget. På så sätt ska det vara möjligt att skydda fartyget, dem som jobbar på fartyget, passagerarna och fartygets last. De senaste tio åren har det blivit vanligare med sjöröveri, men pirater har aldrig lyckats ta sig ombord på fartyg som haft beväpnade vakter. Riksdagen menar samtidigt att det är viktigt att beväpnade vakter inte leder till mer våld om pirater angriper ett fartyg. Den nya lagen började gälla den 1 juli 2013.³³⁶

Kontroll av fartyg genom flaggstatstillsyn och hamnstatskontroller

Regeringen uttalade i handlingsplanen att antalet undermåliga fartyg ska minska och att hamnstatskontrollerna ska fokusera på högriskfartyg.

Trafikövervakning och trafikreglering på Östersjön

I dag transporteras nästan dubbelt så mycket olja som för tio år sedan inom Östersjöområdet och ökningen väntas fortsätta. Transporterna sker med allt större fartyg och navigationsförhållandena är på vissa platser svåra samtidigt som besvärliga isförhållanden kan råda vintertid. Trafikövervakning och trafikreglering sker i syfte att öka sjötrafiksäkerheten och förhindra att miljön förorenas. I handlingsplanen betonas att Sverige även fortsättningsvis ska stödja utvecklingen av systemen för trafikövervakning och driva ett förebyggande trafikreglerande arbete, t.ex. genom EU-projekt kring proaktiv ruttplanering m.m. inom ramen för EU:s Östersjöstrategi.

Sjö- och flygräddning

Sjö- och flygräddning över hav är ett kuststatsansvar. I Sverige är Sjöfartsverket ansvarig myndighet. Därutöver deltar båtar och flyg från Sjöräddningssällskapet, Försvarmakten, Kustbevakningen, polisen och kommunal räddningstjänst. Räddningsinsatser leds från sjö- och flygräddningscentralen i Göteborg. Sjöfartsverket har fått i uppdrag att utveckla det regionala gränsöverskridande samarbetet och årligen redovisa hur denna utveckling fortskrider.

Miljöfrågor

Genomförda åtgärder mot sjöfartens utsläpp till luft

Regeringen konstaterade att sjöfartens utsläpp till luft påverkar möjligheterna att nå flera av de nationella miljö kvalitetsmålen. Regeringen pekade i handlingsplanen på att sjöfartsnärings internationella karaktär tillsammans med det faktum att de flesta ämnen som släpps ut i luften transporteras långa sträckor gör att nationella åtgärder inte räcker. Regeringen menade att internationella beslut därför är avgörande för att minska sjöfartens utsläpp till luft, men också till vatten. År 2005 utpekade IMO Östersjön som ett särskilt kän-

³³⁶ Bet. 2012/13:TU10.

ligt havsområde. Ett flertal åtgärder vidtas, bl.a. IMO:s skärpta krav mot utsläpp av kväve- och svaveloxider från fartyg, införlivandet av barlastvattenkonventionen och förbud mot utsläpp av toalettavfall från kryssningsfartyg i Östersjön.

I handlingsplanen ger regeringen exempel på ett flertal åtgärder för att underlätta införlivandet av de skärpta gränsvärdena för halten av svavel i marina bränslen och andra kommande miljökrav. Det handlar bl.a. om uppdrag till Sjöfartsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen om en uppdatering av beräkningsmodeller och beräkningsvärden,³³⁷ stöd för satsningar på införande av alternativa bränslen och andra tekniska lösningar, stöd för satsningar på införande av infrastruktur, tydliga och moderna regelverk, utredning av miljödifferenterade farledsavgifter, rådgivning om finansieringsmöjligheter, effektiv övervakning och sanktionssystem.

Regeringen skriver i handlingsplanen att en hög miljöprofil förhoppningsvis ska utgöra ett bra varumärke för den svenska sjöfarten och stärka konkurrenskraften. När det gäller sanktionssystem betonar regeringen t.ex. att en effektiv övervakning är en förutsättning för att säkerställa rättvis konkurrens mellan aktörerna. I annat fall riskerar den hårda konkurrensen att leda till att laglydiga företag slås ut av företag som inte följer gällande regler.

Åtgärder för minskade kväveoxidutsläpp i Östersjön

I handlingsplanen betonades även åtgärder för att minska kväveoxidutsläppen i Östersjön. Bland annat stödde regeringen att en ansökan skickas till IMO om att Östersjön ska förklaras som ett särskilt kontrollområde för kväveoxider.

Åtgärder mot föroreningar från fartyg

I december 2011 lämnades ett utredningsbetänkande om en ny lag om åtgärder mot förorening från fartyg.³³⁸ Regeringen ansåg att de föreslagna ändringarna innebär ett klarare och tydligare regelverk för näringen – exempelvis ska en ny lag innehålla grundläggande förbud mot utsläpp av skadliga ämnen samt förtydliganden och kompletteringar i fråga om tillsyn.

Sjöfartsforskning och utvecklingsfrågor

Uppdrag att ta fram forskningsprogram

Trafikverket har ansvar för att satsa på forskning inom transportsektorn och att i det arbetet beakta ett trafikslagsövergripande synsätt. Sverige har en stark internationell position inom sjöfartsteknisk utveckling, inte minst inom miljö-

³³⁷ Beräkningsvärdena används i Sjöfartsverkets årliga redovisning av konsekvenserna av IMO:s och EU:s skärpta regler för svavelhalt i marint bränsle.

³³⁸ SOU 2011:82. Utredningen hade i uppdrag att se över lagen (1980:424) om åtgärder mot föroreningar från fartyg i syfte att göra lagen mer systematisk, effektiv, användarvänlig och lättare att överblicka.

teknik. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att i samarbete med Sjöfartsverket, Luftfartsverket och Transportstyrelsen ta fram ett samlat program för transportmyndigheternas forsknings- och innovationsverksamhet.

Uppdrag att avsätta resurser till forskning

Regeringen menade i handlingsplanen att behoven av en ökad satsning på sjöfartsforskning fortfarande är stora.³³⁹ Regeringen gav mot den bakgrunden Trafikverket i uppdrag att 2013 avsätta resurser till kvalitetsgranskad sjöfartsforskning.

Olika EU-projekt

Regeringen betonade vikten att även fortsättningsvis stödja angelägna ansökningar om bidrag från innevarande budgetram för investeringar i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). En del av TEN-T är det s.k. sjömotorvägskonceptet (Motorways of the Sea, MoS) där två eller flera EU-stater kan ansöka om bidrag för att bygga ut hamnar och infrastruktur i anslutning till hamnar från både land och hav, aktiviteter knutna till isbrytning, sjömätning samt för förbättringar av logistiska och intermodala lösningar.³⁴⁰

³³⁹ Detta har även framhållits i SOU 2010:73 och SOU 2010:74.

³⁴⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/motorways_sea/index_en.htm.

BILAGA 3

Svaveldirektivet

Skärpta krav på svavelhalten i marina bränslen

Från den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i syfte att skydda miljön runt bl.a. Östersjön och Nordsjön. I svavelkontrollområdet (Seka) ingår Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen.³⁴¹ De skärpta reglerna, som baseras på ett beslut som antogs av FN:s sjöfartsorganisation IMO (International Maritime Organisation), innebär att svavelhalten får uppgå till max 0,1 viktprocent svavel i fartygsbränslen.

Trafikanalys utredde på regeringens uppdrag svaveldirektivets konsekvenser.³⁴² Av rapporten framgår att transportkostnaderna tros öka till följd av svaveldirektivets strängare regler. Den totala transportkostnadsökningen inklusive anpassningar beräknas hamna i intervallet 3,2 till 5,7 miljarder kronor per år. Miljönyttan till följd av svaveldirektivet beräknas ligga i intervallet 1 till 4 miljarder kronor beroende på vilken beräkningsmetod som används. Rapporten visar att miljönyttorna är ojämnt fördelade och att de framför allt kommer att gagna de sydvästra delarna av Sverige.

De höjda kostnaderna till trots bedömer myndigheten att godstransportarbetet till sjöss fortsätter att öka kraftigt med 50 procent till 2030. Myndigheten menar att den sammanlagda transportkostnadsökningen på längre sikt inte kommer att överstiga den stora kostnadsökning som uppstår 2015. Det vanligaste bränslet för sjöfarten kommer till en början att vara lågsvavlig marin dieselbrännolja. (LSMGO). Priset på bränslet förväntas öka med 5–20 procent 2015, vilket motsvarar en ökning av bränslepriset med 50–75 procent. På längre sikt förväntas efterfrågan på flytande naturgas (LNG) att öka. Högre bränslepriser ger incitament till anpassningar av sjötrafik och logistikkedjor, t.ex. genom ny ruttplanering, ändrade avgångsfrekvenser, reducerade hastigheter, samlastning etc. I rapporten skriver myndigheten att transportvolymerna på bl.a. farlederna i Östersjön bedöms minska i och med att sjötransporterna flyttar från hamnar utmed östkusten till hamnar efter västkusten. Detta innebär att vägtrafiken kan komma att öka.³⁴³

De striktare bränslereglerna omfattar alla fartyg som trafikerar Sekaområdet. Alla flaggstater ska således följa samma regler och det har därför i olika sammanhang sagts att regelverket är konkurrensneutralt förutsatt att sanktionssystemet är effektivt och avgiftsnivån fungerar avskräckande. Det bedöms finnas en risk att svenskflaggade fartyg flaggas ut till följd av svaveldirektivet, eftersom det inte går att bortse från det faktum att flaggstater med olika kostnader relativt sett påverkas olika av de ökade transportkostnaderna.

³⁴¹ EU:s gemensamma regler om vilken svavelhalt vissa bränslen får innehålla regleras i det s.k. svaveldirektivet (direktiv 1999/32/EG, senast ändrat genom direktiv 2012/33/EG).

³⁴² Trafikanalys (2013c).

³⁴³ Trafikanalys (2013c).

Som en konsekvens av svaveldirektivet kommer sjöfartens internaliseringsgrad att höjas och sjöfartens konkurrenskraft kommer att påverkas.

I den mån svenskflaggade fartyg har högre (andel) personalkostnader än utlandsflaggade fartyg och därmed sannolikt lägre rörelsemarginaler, kommer svenskflaggade fartyg att drabbas relativt sett hårdare än utlandsflaggade fartyg, beroende på att svenskflaggade fartyg snabbare närmar sig gränsen för negativ rörelsemarginal. En konsekvens av ökade transportkostnader (inkl. svaveldirektivet) kan därför bli att redare med svenskflaggade fartyg ser sig tvingade att minska sina personalkostnader för att kompensera höjda transportkostnader, och följden kan därför bli en ytterligare minskning av mängden svenskflaggade fartyg.³⁴⁴

De striktare svavelreglerna innebär att det i princip finns tre alternativ för att klara den nya kravnivån: användning av lättare destillat med lägre svavelhalt, installation av skrubbers som i motsvarande grad avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser³⁴⁵, drift på alternativa bränslen, t.ex. flytande naturgas (LNG) eller metanol. Flera rederier, t.ex. Viking Line, menar att det har funnits en lite naiv tro på att man på ett enkelt och kostnadseffektivt sätt ska kunna installera skrubbers. Tekniken är ny, oprövad och relativt dyr. En sådan installation är i sig oerhört kostsam, samtidigt som fartygens stabilitetskrav påverkas. Frederiet räknade på vad det skulle kosta på att installera skrubbers på rederiets fyra fartyg. Tillverkarna av skrubberutrustningen hävdar att det är en återbetalningstid på tre till fyra år, men Frederiets beräkningar visade att återbetalningstiden i själva verket skulle vara uppemot 10 år. Det är därför framför allt vid nybyggnation av fartyg som man kan installera reningsutrustning i form av skrubbers eller alternativa drivsystem. Ett annat problem med skrubbertekniken är att den påverkas av den låga salthalten i Östersjön. Därtill är det inte klart huruvida tvättvattnet från skrubbers får släppas ut och vem som i så fall ska ta hand om detta.³⁴⁶ Metanol befinner sig emellertid fortfarande i utvecklingsstadiet. Det som kvarstår är därmed att konvertera bränsle till t.ex. marin diesel.

Konsekvenser till följd av svaveldirektivet

Sveriges Redareförening betonar att branschen som helhet uttrycker en förståelse för svaveldirektivet och att det var nödvändigt att införa striktare svavelkrav för sjöfarten för att förbättra miljön i Östersjön. Viking Line betonar att det inte bara handlar om att följa gällande lagkrav utan också om att vara en föregångare och gå före de lagkrav och direktiv som kommer.³⁴⁷ Transatlantic välkomnar svaveldirektivet eftersom det innebär en miljöförbättring i Östersjön.

³⁴⁴ Trafikanalys (2014b), s. 49.

³⁴⁵ Skrubbers reducerar även utsläppen av kväveoxider och partiklar.

³⁴⁶ Sjöfartstidningen (2014b), Svåra val på Östersjön – teknik och miljö.

³⁴⁷ Ibid.

Sjöfarten har släppt ut mer svavel än andra trafikslag i Östersjöregionen. Åtgärder är alltså nödvändiga för att komma ifatt framför allt lastbilstransporternas utsläppsnivåer.³⁴⁸

Branschen anser emellertid att det var olyckligt att rederierna inte fick något statligt stöd för att underlätta omställningen och att kraven påförs alltför snabbt. Sveriges Redareförening jämför det med införandet av euroklasser på tunga fordon, som syftade till att uppmuntra en uppgradering av fordonsflottan till bättre miljöklasser, som infördes över en längre tidsperiod med gradvis stegrade krav och tillika stöddes med betydande forskningsmedel. Investeringscyklerna är, enligt Transatlantic, avsevärt kortare inom lastbilsnäringen jämfört med sjöfartsnäringens 20–30 år.

Det finns en reell risk för att införandet av hårdare krav på svavelinnehållet i marina bränslen kommer att få negativa konsekvenser för sjöfarten. Risken är betydande att sjöfarten kommer att tappa i konkurrenskraft jämfört med andra trafikslag. Det finns enligt Sveriges Redareförening ett behov av att följa upp konsekvenserna av direktivet både vad gäller trafikförändringar och konsekvenserna för basindustrin.

Beslutet att anta striktare regler vad gäller svavelhalten i marint bränsle var bra. Ett problem är man inte har beslutat om kompensationsåtgärder för de ökade kostnader som beslutet leder till. Risken är att sjöfarten som trafikslag kommer att tappa marknadsandelar jämfört med andra trafikslag, med oklara miljökonsekvenser som följd. Detta är något som politikerna tyvärr inte beaktade när man diskuterade svaveldirektivets vara eller inte vara.³⁴⁹

Enskilda rederier, t.ex. Terntank, ser positivt på de strängare svavelkraven trots att de framför allt opererar inom Sekaområdet och menar att det skapar affärsmöjligheter. Dessa rederier menar att fartyg som huvudsakligen opererar utanför Sekaområdet kommer att få det svårare att konkurrera om enskilda laster eftersom de inte använder lågsvavligt bränsle. Svavelreglerna kommer alltså att göra det svårt för rederier att vara konkurrenskraftiga både innanför och utanför Sekaområdet. Samtidigt betonar rederierna att det är nödvändigt att tillsynen fungerar på ett effektivt sätt och att eventuella lagöverträdare får betala höga sanktionsavgifter.

Ett problem med svaveldirektivet är enligt flera representanter för sjöfartsnäringen att det införs regionalt i norra Europa och inte ens inom hela EU. Givet att målet är att minska andelen lastbilstransporter till förmån för att öka andelen sjötransporter så saknas en styrmedelsdiskussion i Sverige. Konsekvensen kommer att bli en överflyttning av transporter från sjöfarten till andra trafikslag, vilket sannolikt inte var intentionen när beslutet togs.

Stora problem förväntas för ro-ro-trafiken som har sina linjer parallellt med motorvägar och järnvägar, men också ro-pax-trafiken (roropassagerarfartyg). Där kommer vi och har vi redan sett negativa konsekvenser för sjöfarten i norra Europa. Trafik kommer sannolikt att överflyttas i relativt

³⁴⁸ Intervju med Transatlantic AB 2014-11-06.

³⁴⁹ Intervju med Seko sjöfolk 2014-10-16.

hög utsträckning till lastbil och järnväg med oklara miljökonsekvenser som följd.³⁵⁰

Kontroll- och sanktionssystem

Ett annat problem med de nya reglerna är att det saknas ett effektivt kontroll- och sanktionssystem vid överträdelser av bestämmelserna. Transportstyrelsen har satt som ett mål att fördubbla antalet hamnstatskontroller jämfört med tidigare år till 400 tillsyner. Flera rederier anser att Transportstyrelsens aviserade höjning av antalet hamnkontroller från dagens 200 till 400 är otillräcklig. EU-kommissionens har nyligen kommit med ett åläggande som omfattar färre tillsyner. Transportstyrelsen kommer att utveckla en mer riskbaserad tillsyn baserat på utfallet av dessa kontroller. Myndigheten betonar att ett viktigt steg mot en effektivare tillsyn är övergången till en mer riskbaserad sådan.

De svavelregler som gällde före den 1 januari 2015 innebar att ett fartyg som ligger för ankar eller kaj i en EU-hamn får använda bränsle som maximalt får innehålla 0,1 procent svavel. Det är, enligt Sveriges Redareförening, oroväckande att ingen trots flera åtalsanmälningar fällades enligt dessa regler. Det beror sannolikt inte på att alla rederier följde reglerna utan pekar snarare på att det fanns brister i tillsyns- och sanktionssystemet. Branschen ställer sig frågande till hur det aviserade kontroll- och avgiftssystem som ska genomföras under 2015 kommer att fungera. Branschen är enig om att det framtida kontrollsystemet måste fungera effektivt och att avgiftsnivåerna måste vara tillräckligt höga för att verka avskräckande. Ahlmark Lines menar att det föreligger en risk att mindre godräknade rederier kommer att bryta mot bestämmelserna och använda bränsle med en svavelhalt som överstiger tillåtna 0,1 viktprocent. En stor del av ansvaret ligger hos varuägare som kan ställa krav på att transporter ska uppfylla vissa kriterier, t.ex. i fråga om användningen av bränsle. Älvtank betonar att kännbara sanktionsavgifter därför är av central betydelse för att säkerställa att enskilda rederier inte bryter mot bestämmelserna.

Transportstyrelsen har en skyldighet att åtalsanmäla överträdelser mot miljöregelverket, dvs. det är ett s.k. straffrättsligt sanktionssystem. Myndigheten medger att det nuvarande sanktionssystemet uppvisar stora brister eftersom en åtalsanmälan sällan leder till åtal och aldrig till en fällande dom, särskilt inte när det gäller utländska fartyg. Avsaknaden av fällande domar beror på att det är ett brott som inte prioriteras särskilt högt, vilket gör att det preskriberas alternativt att åklagaren lägger ner förundersökningen då brott inte kan styrkas. Det kommer enligt Transportstyrelsen att finnas starka ekonomiska incitament att bryta mot de skärpta svavelreglerna på grund av de stora kostnadsskillnaderna mellan bunkerbränsle med högt svavelinnehåll och destillat som uppfyller 0,1-procentkravet. Av den anledningen är det nödvändigt att säkerställa efterlevnaden och att ha ett fungerande sanktionssystem med höga sanktionsavgifter som verkar avskräckande. Transportstyrelsen betonar betydelsen av

³⁵⁰ Intervju med Sveriges Redareförening 2014-11-05.

effektiva sanktioner, eftersom andra åtgärder på tillsynssidan blir verkningslösa i annat fall. Av den anledningen anser Transportstyrelsen att de straffrättsliga sanktionerna bör ersättas av ett system med administrativa sanktioner.

En annan utstående fråga enligt t.ex. Stena Oil hur kontrollen av de fartyg som endast passerar genom svenskt vatten ska säkerställas. Åtminstone på kort sikt kommer kontrollen att endast omfatta de fartyg som anlöper svenska hamnar. Transportstyrelsen betonar att ett samarbete med våra grannländer i Östersjön, t.ex. Finland, kommer att bli viktigt för att effektivisera kontrollerna och därmed öka sannolikheten att identifiera fartyg som överträder reglerna. På sikt bedömer man att emissionsmätningar också bör göras med flygplan och från landbaserade mätstationer, t.ex. broar längs farleder och rutter.³⁵¹ Detta kommer enligt Näringsdepartementet att bidra till att säkerställa att svaveldirektivet efterlevs av de fartyg som passerar genom svenskt vatten.

Reglerna trädde i kraft den 1 januari 2015 och Transportstyrelsen menar att ett sanktionssystem bör finnas på plats senast den 1 april 2015. Näringsdepartementet säger att sanktionsavgifter kommer att införas under det första halvåret 2015. Graden av överträdelse är sannolikt också en parameter som kommer att utredas vid utformningen av nivåer för en framtida sanktionsavgift. Tillsynsmyndigheterna uppmanas att under en övergångsperiod vara medvetna om risken för kontaminering av oljepröver till följd av rester av gammalt bränsle i exempelvis rörledning.

Statliga stödinsatser

Trafikanalys noterar att statliga stödinsatser för att motverka de ökade kostnader som de striktare svavelhalterna medför har satts igång i andra Östersjöländer. I Finland har beslut fattats om investeringsstöd för reningsåtgärder och för LNG-teknik, samt om en bolagsskattesänkning för att svara upp mot de utmaningar för industrin som svaveldirektivet innebär. I Danmark har projekt påbörjats för att etablera bunkerstationer för LNG, samt vissa andra åtgärder.³⁵²

Sveriges Redareförening och flera rederier påtalar att Sverige hittills inte har vidtagit någon åtgärd för att kompensera för de merkostnader som kommer att följa av de striktare svavelreglerna. De menar att övriga nordiska länder generellt sett har drivit en mycket aktivare politik när det gäller att förmå rederierna att installera ny miljöteknik. I Finland har man t.ex. gett investeringsstöd för att installera ny miljöteknik för att hantera svaveldirektivet, och i Norge har den s.k. NOx-fonden inom sjöfartsnäringen bl.a. använts för att investera i LNG-drift av färjor. Sjöbefälsföreningen anser att det är olyckligt att svensk rederinäring inte har kompenserats för delar av den väntade kostnadsökningen. Viking Line delar denna uppfattning:

Jag som sitter mitt emellan Sverige och Finland uppfattar att det finns en stor skillnad i sjöfartspolitikerna mellan länderna. I Finland finns det en förståelse för färjenäringens betydelse för Finland jämfört med hur de svenska

³⁵¹ Se också Transportstyrelsen (2014a).

³⁵² Trafikanalys (2013c).

politikerna ser på frågan. Det har medför att de finländska politikerna har beslutat om konkreta stödåtgärder i form av investeringsstöd och reducerade farledsavgifter som mildrar de kostnadsökningar som ikraftträdandet av svaveldirektivet kommer att medföra. Vi upplever att det saknas en förståelse hos de svenska politikerna om vilka effekter som svaveldirektivet kommer att få på näringen.³⁵³

Den finska staten har sammanlagt under tre ansökningsomgångar reserverat 30 miljoner euro till miljöstöd för installation av fartygsutrustning som reducerar svavelutsläppen för havsgående fartyg, t.ex. svavelkrubbar och ombyggnad av befintliga bränslesystem. Stödet utbetalas i enlighet med EU:s statsstödsregler. I samband med en ansökan om investeringsstöd ska rederiet göra en kalkyl där den uppskattade inbesparingen i bränslekostnader jämfört med drift på marint diesel under fem år läggs till och de uppskattade operativa merkostnaderna under fem år dras av från investeringskostnaden. Baserat på kalkylen kan sedan ett stöd på maximalt 50 procent betalas.³⁵⁴ Till exempel byggdes Viking Grace, med stöd från finska staten, för LNG-drift.

Branschen är enig om behovet av kompensationsåtgärder för att motverka de negativa effekter som väntas följa av införandet av svavelreglerna. Destination Gotland menar att man i Sverige skulle ha använt de styrinstrument man har till förfogande, t.ex. reducerade farledsavgifter eller beslut om investeringsstöd för att kompensera för den kostnadsökning som följer av svaveldirektivet. Sveriges Redareförening har föreslagit ett antal anpassningsåtgärder för att motverka de negativa effekter som väntas följa av de striktare svavelreglerna.³⁵⁵

- Reducerade farledsavgifter med 90 procent.
- Projekt inom ramen för ZVT undantas helt från farledsavgifter.³⁵⁶
- Aktivare stöd från Svenska Skeppshypotek.
- Sänkta bemanningskostnader för att försöka undvika oönskad överflyttning av gods från fartyg till andra trafikslag.
- Ökat statligt stöd till sjöfartsforskning och demonstrationsanläggningar.
- Övriga finansiella möjligheter såsom återförande av obeskattade reserver (tonnageskattefrågan) och driftstöd.
- Lämplig myndighet ges i uppdrag att utvärdera effekterna av svavelbeslutet vad gäller överflyttningen av gods från fartyg till andra transportvägar.

Anpassningar av sjötrafik och av logistikkedjor

Svaveldirektivet kommer enligt rederierna att förändra hela branschen. Kostnadsökningen för fraktköparna kommer att bli betydande till följd av de höjda bränslekostnaderna. Destination Gotlands två största passagerarfärjor kommer fr.o.m. årsskiftet att gå över till att använda s.k. marint diesel i stället för den

³⁵³ Intervju med Viking Line AB 2014-10-29.

³⁵⁴ Sjöfartstidningen (2014b), Finska rederier söker miljöstöd från staten, s. 48.

³⁵⁵ Sveriges Redareförening (2014a).

³⁵⁶ Zero Vision Tool (ZVT) är en samarbets- och projektplattform för en mer säker, miljö- och energieffektiv transport till sjöss.

tjockolja som används i dag. Rederiet har under många år använt en tjockolja med en svavelhalt på 0,5 viktprocent, vilket ligger väsentligt under den tillåtna nivån på 1,0 viktprocent. Rederi Gotland beräknar att merkostnaden för att köra fartygen på marint diesel jämfört med tjockolja kommer att bli 75–80 miljoner kronor per år, vilket ska jämföras med koncernens genomsnittliga resultat för perioden 2009–2013 på ca 143 miljoner per år.³⁵⁷ Rederi Gotland kommer på sikt att avveckla driften av de två mindre kompletteringsfartygen som på grund av de högpresterande motorerna endast kan köras på marint diesel. Rederiet håller för närvarande på och tecknar ett avtal för att bygga ett ersättningsfartyg som drivs av LNG. Det nya fartyget förväntas vara färdigt 2017.

Flera rederier anser att det föreligger en risk för att tonnaget inte kommer att förnyas i den utsträckning som annars skulle ha skett på grund av den ekonomiska osäkerhet som följer av svaveldirektivet. Bedömningen inom branschen är att det finns en risk att passagerarfärjorna på sikt kommer att flaggas ut och att det kommer att ske en överflyttning av gods från sjöfarten till andra trafikslag. Flera rederier säger att svaveldirektivet kommer att leda till ett högre fokus på bemanningskostnaderna. Rederi Gotland menar att det finns en uppenbar risk att svaveldirektivet på sikt medför en ökad utflaggningstakt av passagerarfartygen.

Passagerarrederierna inom Sveriges Redareförening menar att det är viktigt att ytterligare steg tas för att motverka de kostnadsökningar som följer av ikraftträdandet av svaveldirektivet. Passagerarfärjetrafiken kommer enligt Viking Line sannolikt att genomgå en betydande omstrukturering under de kommande åren. Omstruktureringen är nödvändig av två olika orsaker, dels stigande bemanningskostnader, dels införandet av svaveldirektivet som kommer att leda till kraftigt ökade bränslekostnader. De sammantagna effekterna av dessa två komponenterna kan komma att få en sådan effekt på branschen att det blir en disinvestering och konsolidering med ett minskat antal fartyg och avgångar som följd.

Maersk säger att rederiet i framtiden kommer att försöka frakta en så stor andel av godset som möjligt från Göteborg. Team Lines har gjort olika beräkningar av effekterna av svaveldirektivet. I dag går mycket gods till och från Göteborg. Det finns enligt rederiet en uppenbar risk att mer gods kommer att gå över Göteborg eftersom man kan gå in med större fartyg där. Utskeppning från Göteborg innebär att man minimerar effekten av de striktare svavelreglerna i Sekaområdet. Andra rederier, t.ex. Ahlmark Lines, delar inte denna farhåga och menar att det är tveksamt om större transportvolymerna från övre Norrland kommer att gå över till lastbil och järnväg beroende på att det saknas tillräcklig infrastruktur.

³⁵⁷ Rederi AB Gotland (2014). Rederiet erhöll en ersättning när det ingick det nya avtalet för de kommande 10 åren som delvis kompenserar för den förväntade ökningen av bränslekostnaderna.

De negativa konsekvenserna kan lindras något inom handelsflottan, eftersom fartygen har en större möjlighet att öka överfartstiderna för att därigenom sänka bränsleförbrukningen. Enligt Furetank blir fördyringen måttlig för rederier som utför tank- eller bulktransporter.

Concordia Maritime anser att man kommer att ha lättare att få täckning för de ökade kostnaderna jämfört med linjerederierna i Stenakoncernen. Transatlantic säger att kundledet kommer att få bära 75 procent av kostnadsökningen och sjöfarten den resterande delen.

Gotlandstrafiken har, enligt Rederi Gotland, inte samma möjlighet att göra det eftersom utgör en del av den svenska trafikinfrastrukturen. Näringslivet och de boende på Gotland förväntar sig de överfartstider som gäller i dag och det bedöms inte möjligt att förlänga överfartstiderna. Traditionella fraktrederier kommer enligt Viking Line att på ett enklare sätt kunna ta ut de ökade bränslekostnaderna genom höjda fraktkostnader jämfört med rederier som är verksamma inom passagerarfärjetrafik. Viking Line menar att man kan ta ut en mindre del av bränslekostnadsökningen genom att höja fraktpriserna, men man utesluter i princip möjligheten att höja biljettpriserna för passagerare. Svårigheten att höja biljettpriserna beror på den konkurrens som förekommer när det gäller passagerartrafik på Östersjön.

Totalt sett kommer svaveldirektivet att få stora effekter på Eckerökoncernen. För den verksamhet som bedrivs av Eckerö Linjen blir effekterna försumbara eftersom fartyget M/S Eckerö redan i dag drivs med bränsle som uppfyller de krav som gäller fr.o.m. den 1 januari 2015. Prisökningen på marint bränsle kommer att bli märkbar för Birka Cruises verksamhet. Bolaget uppskattar att kostnaderna kommer att öka med uppemot 20 miljoner kronor per år. När det gäller passagerartrafiken kommer det sannolikt att leda till en viss volymminskning och en ny marknadsbalans med antingen färre fartyg eller färre avgångar. Effekterna kommer att bli mer märkbara för fraktsjöfarten. Högre fraktkostnader riskerar att leda till en förändring av logistikmönstren, dvs. lasten kommer i stället att gå på väg och järnväg. Alternativt finns det en överhängande risk att den svenska eller finländska basindustrins produktionskapacitet flyttas till marknader som är belägna utanför Sekaområdet.

Stena delar bedömningen att det finns en reell risk att det sker en volymnedgång, med nedlagda linjer eller färre turer som följd. Färjeverksamheten i Stena Line omsätter ca 10 miljarder kronor per år och de ökade bränslekostnaderna uppskattas uppgå till 450 miljoner kronor per år. Detta kommer att leda till prisökningar på i snitt 15 procent på fraktsidan och ett miljöpålägg på biljettpriset på resenärssidan för de rutter som körs i Sekaområdet. Rederiet genomför för närvarande ett rationaliseringsprogram på både land- och sjösidan för att lindra effekterna av svaveldirektivet. Rationaliseringsprogrammet innebär att uppemot 800 av företagets 6 000 ombordanställda kan komma att sägas upp. Rederiet har som en direkt följd av svaveldirektivet och de höjda kostnaderna beslutat att ta bort den svenskflaggade färjan M/S Trelleborg från turen Trelleborg–Sassnitz. Den tyskflaggade färjan M/S Sassnitz, som trafike-

rar sträckan, kommer att trafikera alla avgångar. Det är oklar hur rutten Göteborg–Kiel kommer att påverkas i framtiden. Rutten har enligt Stena lönsamhetsproblem redan i dag och det finns en risk att det gods som transporteras ombord på färjorna i stället kommer att gå med lastbil.

Kommentarer från näringslivet

De skärpta kraven på svavelhalten i marina bränslen har kritiserats av delar av näringslivet, t.ex., basindustrin som är beroende av sjötransporter. En del av kritiken har gått ut på att mer transporter kommer att gå på land i stället för sjös samt att de hårdare reglerna kommer att missgynna näringslivet i stort, vilket kommer att påverka Östersjöländernas ekonomi negativt. Direktivets regionala fokus på norra Europa anses vara problematiskt eftersom basindustrin i Finland och Sverige missgynnas jämfört med konkurrenter som är lokaliserade utanför Skaområdet.

Skogsindustrierna menar att svaveldirektivet kommer att medföra höga kostnader. Det finns en betydande risk för att reglerna kommer att bli kontra-produktiva för miljön, dvs. att de landbaserade transportererna kommer att öka. Ökade kostnader för rederierna riskerar i förlängningen att leda till att svensk exportindustri kommer att få det svårare att konkurrera med länder som inte påförs samma kostnadsökning. Kostnadspåslaget för näringslivet står inte i proportion till de miljövinster som följer av de striktare svavelnivåerna.

Miljöfrågor har alltid varit viktigt för skogsindustrierna, inklusive valet av transportslag. När det gäller svavelutsläpp från sjötransporter är branschen överens om att utsläppen bör minska, men det måste göras på ett rimligt sätt så att kostnaderna inte blir alltför höga och inte skapar helt nya logistikflöden. Logistikflöden som kanske i slutänden leder till ökade utsläpp och totalt sett en sämre miljönytta.³⁵⁸

Skogsindustrierna har beräknat att de svaveldirektivet medför en ökad kostnad på ca 1 miljard kronor per år. Det krävs enligt Skogsindustrierna kompensationsåtgärder för att sänka kostnaden för sjötransporter. De ökade bränslekostnaderna innebär t.ex. att det blir billigare att transportera pappersmassa från Brasilien till Rotterdam än att transportera pappersmassa från Sundsvall till Rotterdam. Skogsindustrierna menar att en sådan förändring av transportmönstret kommer att ske till ett pris av ökade svavelutsläpp, men också ökade utsläpp av koldioxid.

Enligt Sveriges Hamnar innebär svaveldirektivet en konkurrensnackdel mot både andra länder och andra transportslag. En konsekvens av svaveldirektivet är att landtransporterna kommer att öka. Sveriges Hamnar erfar att delar av svensk basindustri som är belägen på östkusten planerar att lägga över transporter från fartyg till järnväg eller lastbilar till Göteborg för vidare transport sjövägen.

³⁵⁸ Intervju med Skogsindustrierna 2014-10-17.

En ökning av lastbilstransporterna går tvärtemot Sveriges och EU:s politiska målsättning att i stället minska vägtransporterna. Det kommer sannolikt att ske en rejäl förändring av logistikmönstren på både kort och lite längre sikt om inte sjöfarten kompenseras för de ökade kostnaderna som svaveldirektivet medför. Det som kommer att hända är att rederierna anlöper de hamnar som innebär kortast möjliga transportsträcka i det s.k. svavelområdet. Det innebär att Göteborg och övriga sydligt belägna hamnar ligger bra till, medan hamnarna på östkusten och framför allt de nordligt belägna hamnarna kommer att få det svårt att klara konkurrensen gentemot transport via lands- och järnväg.³⁵⁹

Lokalt i framför allt norra Sverige, t.ex. Luleå och Kalix, finns det en risk för att hamnarna kommer att få svårt att konkurrera om utvecklingen fortsätter att gå i riktningen mot allt större fartyg. Hamnarna kommer att få det svårt att genomföra de investeringar i större kranar och muddring som krävs för att kunna ta emot större fartyg.

³⁵⁹ Intervju med Sveriges Hamnar 2014-09-25.

BILAGA 4

Förteckning över gällande certifikat i Sverige

- Addendum to the Ship's certificate of fitness
- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Cargo Ship Safety Radio Certificate
- Certificate of Fitness for Offshore Support Vessel
- Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk
- Certifikat om godkänd säkerhetsorganisation (3 st)
- Certifikat för kemikalietankfartyg
- DoC Stockholm Agreement
- DoC with the special requirements for Traditional Ships
- Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods
- Dokument om godkänd säkerhetsorganisation (2 st)
- Engine International Air Pollution Prevention Certificate
- Exemption Certificate
- Fartcertifikat (3 st)
- High-Speed Craft Safety Certificate
- Interim International Ship Security Certificate
- Interim Safety Management Certificate
- International Air Pollution Prevention Certificate
- International Anti-fouling System Certificate
- International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk
- Int Load Line Certificate
- Int Load Line Exemption Certificate
- Int Oil Pollution Prevention Certificate, Form A
- Int Oil Pollution Prevention Certificate, Form B
- Int Sewage Pollution Prevention Certificate
- International Ship Security Certificate
- Int lastlinjecertifikat (fribordscertifikat)
- Intyg angående speciella krav för fartyg som transporterar farligt gods enligt Östersjöavtalet
- Nationella fartcertifikat
- Nationellt fribordscertifikat
- Nationellt passagerarfartygscertifikat
- Nationellt säkerhetscertifikat
- NSC, Fart, fribord och godkänd säkerhetsorganisation (5 st)
- NSC, Passagerarfartyg och godkänd säkerhetsorganisation (2 st)
- NSC, Passagerarfartyg, fribord och godkänd säkerhetsorganisation (2 st)
- Operativa villkor

- Passagerarfartygscertifikat (2 st)
- Passenger Ship Safety Certificate
- Permit to Operate High-Speed Craft
- Safety Management Certificate
- Special Purpose Ship Safety Certificate
- Säkerhetscertifikat för fiskefartyg
- Säkerhetscertifikat för passagerarfartyg
- Tillfälligt tillstånd för enstaka resa
- Tillstånd för icke turlistebundna anlöp i svenska och danska hamnar i Öresund

BILAGA 5

Barlastvattenkonventionen

*Bakgrund och status*³⁶⁰

Syftet med barlastvattenkonventionen är att förhindra spridning av främmande organismer med fartygs barlastvatten. Konventionen är tillämplig på fartyg som använder barlastvatten och som går i internationell fart. Konventionen kräver att fartyg ska behandla sitt barlastvatten innan det får släppas ut. Detta kan ske under en övergångsperiod genom skifte av barlastvatten till havs. Därefter gäller förbud att släppa ut barlastvatten som innehåller levande organismer över specifika gränsvärden, vilket åstadkoms genom att ett barlastvattenreningssystem installeras ombord på fartyg.

Konventionen har ratificerats av 43 (30) länder, vilket motsvarar 32,54 procent (35 procent ska uppnås) av världstonnaget. Den allmänna uppfattningen är att konventionen kommer att vara ratificerad fullt ut första halvåret 2015. Italien och Argentina har meddelat att de är redo att ratificera inom kort (= 34,2 procent) och flera andra länder har kommit långt i sina förberedelser. Ikraftträdande sker tolv månader efter konventionen är fullt ratificerad.

Pågående arbete inom IMO

Inom IMO har delar av barlastvattenkonventionen ifrågasatts av branschorganisationer och vissa större flaggstater, framför allt vad gäller hamnstatskontroll och typgodkännandeprocessen för barlastvattenreningssystem. Detta har bidragit till att ikraftträdandet har dröjt, vilket i sin tur har orsakat andra problem som är relaterade till genomförandet av konventionen. Mot bakgrund av detta har IMO under de senaste åren tagit ett antal beslut för att öka förtroendet för konventionen och skapa förutsättningar för att den ska träda ikraft så snart som möjligt.

- Kravet på när fartyg ska installera reningsutrustning sprids ut över 5 år relaterat till när respektive fartyg förnyar sitt IOPP under perioden efter ikraftträdande (resolution A.1088[28]).
- PSC genom provtagning och analys av barlastvattnet införs under en försöksperiod och inga sanktioner ska ges enbart baserat på resultat av provanalyser.
- Riktlinjen för typgodkännande av barlastvattensystem (G8) ska ses över. Den befintliga riktlinjen gäller tills dess att en eventuell reviderad riktlinje är tillämplig. Redare som har installerat och kommer att installera barlastvattenreningssystem enligt gällande riktlinje kommer inte att straffas genom retroaktiva krav.

³⁶⁰ Transportstyrelsen, mejl 2015-01-12.

Dispens från kraven på barlastvattenhantering

Frågan om dispenser har varit viktig för svenska redare och Sverige har därför genom Transportstyrelsen varit ett av de drivande länderna i det internationella samarbetet med att ta fram harmoniserade riktlinjer för norra Europa. Helcom och Oskar beslutade 2013 om gemensamma riktlinjer för hantering och bedömning av dispensansökningar i enlighet med de förutsättningar som ges i barlastvattenkonventionen. En gemensam webbaserad databas med verktyg för att underrätta hanteringen har också tagits fram.

De svenska och finska redarföreningarna har flaggat för att vissa fartygstyper kommer få problem med att klara efterlevnaden av barlastvattenkonventionen. Det gäller äldre mindre fartyg som går på internationella rutter i Östersjön och Nordsjön och som av tekniska och ekonomiska skäl får svårt att klara av att installera barlastvattenreningsutrustning ombord. Med anledning av dessa fartygs rörelsemönster är dispensförfarande inte ett rimligt alternativ.

Barlastvattenkonventionen ger endast begränsade möjligheter för stater att ge dispens från kraven på barlastvattenhantering. Det finns inga möjligheter till generella dispenser som kan undanta fartyg från konventionens krav, t.ex. inom särskilda områden. Dispens kan endast ges till enskilda fartyg på rutter mellan specificerade hamnar baserat på en riskbedömning. Dispenserna ska omprövas minst var femte år och de kan återkallas om förutsättningarna ändras under dispensperioden.

Riskbedömningsmodellen innebär sannolikt att det för de allra flesta fartyg inte kommer att vara aktuellt att ansöka om dispens. Bedömning är att det främst är för fartyg som går på fasta rutter mellan två hamnar som det är rimligt att överväga dispensansökan som ett alternativ i förberedelserna för att efterleva konventionens krav. Det går i dagsläget inte att uppskatta hur många fartyg som kommer att ansöka om dispens och det går inte heller att på förhand bedöma i vilken utsträckning det kommer vara möjligt att bevilja dispenser.

Riskbedömningen förutsätter att förekomsten av främmande organismer har inventerats i de berörda hamnarna. I dag har ytterst få hamnar inventerats och kunskapen om främmande organismer i hamnar är låg. Vissa inventeringar har gjorts genom Helcomprojekt men den enda hamnen som inventerats i Sverige i dagsläget är hamnen i Göteborg. När data saknas är det redare och operatörer som avser söka om dispens som åläggs att inventera hamnar och ta fram de data som krävs för en riskbedömning. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) har i sitt nya miljöövervakningsprogram inkluderat övervakning av främmande organismer i kustområden (hamnar, farleder och känsliga områden). Förutsättningarna för riskbedömning och dispenshantering skulle öka om HaV så snart som möjligt kan påbörja denna övervakning. Det skulle på ett betydande sätt bidra till ett förbättrat kunskapsläge när det gäller främmande organismer i några av kustområdena med mest fartygstrafik.

Skifte av barlastvatten i Nordsjön och Östersjön

Innan förbudet att släppa ut barlastvatten som innehåller levande organismer över specifika gränsvärden börjar gälla för alla fartyg kan fartyg under en övergångsperiod hantera barlastvatten genom skifte till havs. Konventionen ställer krav på att skifte ska ske på vattenområden med 200 meters djup minst 50 nautiska mil från land, vilket inte är möjligt i Östersjön och Nordsjön. Det finns dock möjlighet för stater att utpeka särskilda områden där skifte får utföras.

Eftersom skifte inte är möjligt på grund av de geografiska, hydrografiska och hydrologiska förutsättningarna i vårt närområde reserverade sig Sverige i samband med ratificeringen av barlastvattenkonventionen med anledning av att Sverige inte helt kommer kunna följa konventionens krav innan dess skifte är urfasat som hanteringsmetod.

Nordsjöländerna har kommit överens om att peka ut ett område för skifte i Nordsjön, vilket gör det möjligt för intra-Nordsjösjöfart att utföra skifte, vilket kommer notifieras till IMO inom kort.

Det är dock oklart vad som gäller för skifte i Östersjön. Östersjöländerna har inom Helcom kommit överens om att det inte är lämpligt att peka ut ett särskilt område för skifte i Östersjön. Sverige och Danmark anser att fartyg som inte har möjlighet att utföra skifte enligt konventionens krav inte är skyldiga att utföra någon annan hantering innan dess skifte är urfasat som hanteringsmetod och fartyg måste installera reningsutrustning ombord. Andra länder har inte varit tydliga med sin ståndpunkt i den frågan och det saknas en gemensam hållning för skifte av barlastvatten i Östersjön. Helcom Maritime har därför startat en korrespondensgrupp som skyndsamt ska klargöra vad som gäller för skifte i Östersjön och rapporterar det till Helsingforskommissionens möte våren 2015.

2012/13:RFR1	FINANSUTSKOTTET Statlig styrning och ansvarsutkrävande
2012/13:RFR2	FINANSUTSKOTTET Utfrågningsprotokoll EU, euron och krisen
2012/13:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning den 29 mars 2012 om framtida godstransporter
2012/13:RFR4	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET OCH NÄRINGSUTSKOTTET Uppföljning av vissa frågor inom landsbygdsprogrammet
2012/13:RFR5	FÖRSVARsutskottet FöU Forskning och utveckling inom försvarsutskottets ansvarsområde
2012/13:RFR6	CIVILUTSKOTTET Kontraheringsplikt vid tecknandet av barnförsäkringar
2012/13:RFR7	KU, FiU, KrU, UbU, MJU och NU Öppet seminarium om riksdagens mål- och resultatstyrning: vilka mål, vilka resultat?
2012/13:RFR8	UTBILDNINGsutskottet Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om gymnasiereformen
2012/13:RFR9	UTBILDNINGsutskottet Förstudier om – Förskolan – Utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande
2012/13:RFR10	UTBILDNINGsutskottet Hur kan ny kunskap komma till bättre användning i skolan
2012/13:RFR11	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna seminarium om folkhälsofrågor onsdagen den 27 mars 2013
2012/13:RFR12	ARBETSMARKNADsutskottet Mogen eller övermogen? – arbetsmarknadsutskottets offentliga seminarium om erfaren arbetskraft
2012/13:RFR13	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om sjöfartens kapacitetsmöjligheter
2012/13:RFR14	TRAFIKUTSKOTTET Offentlig utfrågning om flygtrafikledningstjänsten – har vi landat i den bästa lösningen?
2012/13:RFR15	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om oredlighet i livsmedelskedjan
2012/13:RFR16	UTBILDNINGsutskottet Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om hur ny kunskap bättre ska kunna komma till användning i skolan
2012/13:RFR17	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om en fossiloberoende fordonflotta

2013/14:RFR1	SOCIALUTSKOTTET Etisk bedömning av nya metoder i vården – en uppföljning av landstingens och statens insatser
2013/14:RFR2	KULTURUTSKOTTET Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid
2013/14:RFR3	KULTURUTSKOTTET En bok är en bok är en bok? – en fördjupningsstudie av e-böckerna i dag
2013/14:RFR4	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om funktionshindersperspektiv i kulturarvet
2013/14:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning
2013/14:RFR6	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga utfrågning om ändring av riksdagens be- slut om höjd nedre skiktgräns för statlig inkomstskatt
2013/14:RFR7	SKATTEUTSKOTTET Inventering av skatteforskare 2013
2013/14:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Ett förlängt arbetsliv – forskning om arbetstagarnas och arbetsmarknadens förutsättningar
2013/14:RFR9	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vårdnadsbidrag och jämställdhetsbonus
2013/14:RFR10	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Subsidiaritet i EU efter Lissabon
2013/14:RFR11	SKATTEUTSKOTTET Utvärdering av skattelättnader för utländska experter, specialister, forskare och andra nyckelpersoner
2013/14:RFR12	UTBILDNINGSPOLITISKA UTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om PISA-undersökningen
2013/14:RFR13	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om icke smittsamma sjukdomar – ett ökande hot globalt och i Sverige (onsdagen den 4 december 2013)
2013/14:RFR14	KULTURUTSKOTTET För, med och av – en uppföljning av tillgängligheten inom kulturen
2013/14:RFR15	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets seminarium om OECD:S handlingsplan mot skattebaseroering och vinstförflyttning
2013/14:RFR16	TRAFIKUTSKOTTET Framtidens flyg

2013/14:RFR17	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Översyn av ändringar i offentlighets- och sekretesslagstiftningen 1995–2012
2013/14:RFR18	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om socialtjänstens arbete med barn som far illa
2013/14:RFR19	UTBILDNINGSPUTSKOTTET Utbildningsutskottets seminarium om utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande
2013/14:RFR20	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning För, med och av – en uppföljning av tillgänglighet inom kulturen
2013/14:RFR21	UTBILDNINGSPUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 1: Skrivbordsstudie om autonomi- och kvalitetsreformerna
2013/14:RFR22	UTBILDNINGSPUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 2: Intervjuundersökning med rektorer
2013/14:RFR23	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets hearing om framtidens luftfart – Har vi luft under vingarna?
2013/14:RFR24	JUSTITIEUTSKOTTET Offentlig utfrågning med anledning av EU-domstolens dom om data-lagringsdirektivet

2014/15:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Stöd till lokala åtgärder mot övergödning
2014/15:RFR2	TRAFIKUTSKOTTET Hållbara analyser? Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling
2014/15:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning om järnvägens vägval
2014/15:RFR4	FÖRSVARsutskottet Blev det som vi tänkt oss? En uppföljning av vissa frågor i det försvarspolitiska inriktningsbeslutet 2009
2014/15:RFR5	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Huvudrapport
2014/15:RFR6	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 3: Enkätundersökning till studieansvariga
2014/15:RFR7	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 4: Den fallstudiebaserade undersökningens första fas
2014/15:RFR8	TRAFIKUTSKOTTET Seminarium om samhällsekonomiska analyser