

# Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar

*Betänkande av Utredningen om sjöfartens  
konkurrensförutsättningar*

*Stockholm 2010*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

SOU 2010:73

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:  
Fritzes kundtjänst  
106 47 Stockholm  
Orderfax: 08-598 191 91  
Ordertel: 08-598 191 90  
E-post: [order.fritzes@nj.se](mailto:order.fritzes@nj.se)  
Internet: [www.fritzes.se](http://www.fritzes.se)

*Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02)*  
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som ska svara på remiss.  
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på  
<http://www.regeringen.se/remiss>

Textbearbetning och layout har utförts av Regeringskansliet, FA/kommittéservice.

Tryckt av Elanders Sverige AB  
Stockholm 2010

ISBN 978-91-38-23459-4  
ISSN 0375-250X

# Till statsrådet

## Catharina Elmsäter-Svärd

Regeringen bemyndigade den 14 januari 2010 statsrådet Åsa Torstensson att tillkalla en särskild utredare med uppgift att utreda konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg. Direktivet för utredningen (dir 2010:2) framgår av bilaga 1. Med stöd av bemyndigandet förordnades den 14 januari 2010 generaldirektören Jonas Bjelfvenstam som särskild utredare.

Som experter förordnades den 28 januari 2010 avdelningschef Gunnar Eriksson, handläggare Daniel Fahlander, analytiker Martin Flack, sjöfartssakkunnig Anders Hermansson, ämnesråd Petra Herzfeld Olsson, enhetsråd Henrik Isakson, chefsjurist Gunilla Malmlöf, kansliråd Kristian Seth, kansliråd Göran Söderström och enhetschef Anna Törnqvist. Den 29 mars 2010 förordnades även kansliråd Tomas Brolin som expert.

Den 22 juni 2010 entledigades Daniel Fahlander och den 29 juni 2010 entledigades Petra Herzfeld Olsson och Göran Söderström.

Vidare förordnades den 22 juni 2010 enhetschef Lars Wikström, den 29 juni 2010 rättssakkunnig Mirja Högström och departementssekreterare Anna Svanestrand samt den 5 juli 2010 avdelningschef Jaak Meri som experter i utredningen.

Som sekreterare anställdes den 1 februari 2010 Claes Unge, den 15 februari 2010 Ann-Cathrine Nilsson, den 15 mars 2010 Nina Andersson samt den 18 mars 2010 Karin Hansson.

Ann-Charlotte McCarthy har svarat för textredigering och layout.

Utredningen har antagit namnet Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar och jag överlämnar härmed mitt betänkande Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar (SOU 2010:73).

Stockholm i oktober 2010

Jonas Bjelfvenstam

/Ann-Cathrine Nilsson  
Nina Andersson  
Karin Hansson  
Claes Unge

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>11</b>
<b>Summary</b> .....	<b>17</b>
<b>Författningsförslag</b> .....	<b>23</b>
<b>1 Uppdrag, avgränsningar och arbetssätt</b> .....	<b>25</b>
1.1 Direktiven.....	25
1.2 Avgränsning och angreppssätt .....	25
1.3 Mitt arbetssätt .....	26
1.3.1 Expertgrupp .....	26
1.3.2 Referensgrupp.....	27
1.3.3 Studiebesök och möten .....	27
1.3.4 Genomförda utredningar .....	27
1.4 Betänkandets disposition.....	29
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>31</b>
2.1 Europeiska unionens sjöfartspolitik .....	31
2.2 Svensk sjöfartspolitik.....	32
2.2.1 Mål för sjöfartspolitik.....	33
2.2.2 TAP-avtalen .....	34
2.2.3 Sjöfartsstöd .....	35
2.3 Tidigare och pågående utredningar.....	37
2.3.1 En ny svensk sjöfartspolitik.....	37
2.3.2 Svensk sjöfart – Näring för framtiden.....	38
2.3.3 Registrering av fartyg .....	38

2.3.4	Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter .....	38
2.3.5	Samhällsekonomisk utvärdering av sjöfartspolitikerna .....	39
2.3.6	Rapport om den svenska sjöfartspolitikerna .....	39
2.3.7	Tonnageskatt .....	40
2.3.8	Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning.....	41
2.3.9	Studie om Sveriges sjöfartssektor .....	42
2.3.10	Transportforskningsutredningen.....	42
2.3.11	Besiktning av fartyg som för svensk flagg.....	43
2.3.12	Arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag.....	43
2.4	Utredningar och aktörer inom den svenska sjöfartsforskningen .....	43
2.4.1	Utredningar om forskning och innovationer.....	43
2.4.2	Aktörer inom forskning och innovationer.....	44
2.5	Utbildning, utbildningsplatser och rekrytering .....	45
<b>3</b>	<b>Sjöfartens utveckling.....</b>	<b>49</b>
3.1	Ökad rörlighet av varor, tjänster och arbetskraft.....	49
3.2	Sjötransporter till och från Sverige.....	50
3.3	Förändringar i det svenska fartygsregistret .....	53
3.4	Svenska och utländska fartyg i svensk regi.....	54
3.5	Antal sjömän på svenskflaggade lastfartyg .....	55
3.6	Sjötransportföretag .....	56
3.7	Lönsamheten inom sjöfartssektorn .....	58
3.8	Jämförelse av sjöfartssektorn med andra branscher.....	58
<b>4</b>	<b>Internationell översikt .....</b>	<b>61</b>
4.1	IMO .....	61
4.2	ILO.....	62
4.3	Sjöfartspolitik i vissa europeiska länder .....	63
4.3.1	Danmark.....	64
4.3.2	Finland.....	65

4.3.3	Nederländerna.....	66
4.3.4	Norge.....	66
4.3.5	Storbritannien .....	67
4.3.6	Tyskland.....	68
<b>5</b>	<b>Gällande rätt.....</b>	<b>69</b>
5.1	Internationell sjö rätt.....	69
5.1.1	Havsrättskonventionen .....	69
5.1.2	Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport .....	70
5.2	Nationell sjö rätt .....	76
5.2.1	Sjölagen .....	76
5.2.2	Sjöfartsstöd .....	78
5.3	Internationell arbetsrätt.....	78
5.3.1	Europarådets sociala stadga.....	78
5.3.2	ILO:s konvention nr 87 och 98 .....	79
5.4	Nationell arbetsrätt.....	81
5.4.1	Sjöarbetsrätt .....	81
5.4.2	Arbetsrätt .....	82
<b>6</b>	<b>Konkurrensförutsättningar för svenskflaggade fartyg.....</b>	<b>87</b>
6.1	Fartygsdrift.....	88
6.1.1	Dagskostnad, resekostnad och kapitalkostnad.....	88
6.1.2	Bemanningskostnadernas andel.....	89
6.1.3	Jämförelse av bemanningskostnader mellan olika flaggor.....	89
6.2	Finansiering av fartyg .....	90
6.3	Företagsbeskattning.....	91
6.3.1	Nuvarande system för företagsbeskattning .....	91
6.3.2	Alternativt system för beskattning av fartyg – tonnageskatt.....	92
6.4	Avgifter och skatter i det svenska fartygsregistret .....	93
6.5	Sammantagen bedömning av konkurrens- förutsättningarna för svenskflaggade fartyg.....	94

<b>7</b>	<b>Förslag för att stärka svenskflaggade fartygs konkurrenskraft .....</b>	<b>97</b>
7.1	Svenskflaggade fartyg – kostnad och motiv .....	98
7.1.1	Samhällsekonomisk kostnad .....	98
7.1.2	Näringslivets bedömning av nyttan .....	100
7.1.3	Mervärde för samhället .....	102
7.2	Mina överväganden.....	108
7.2.1	Motiv för att bibehålla en svensk handelsflotta .....	108
7.2.2	Ändamålsenliga åtgärder.....	108
7.3	Mina bedömningar och förslag.....	110
7.3.1	Ökad andel TAP-anställda på svenska fartyg.....	110
7.3.2	Forskning och innovation .....	112
7.3.3	Fler kategorier av fartyg får del av sjöfartsstöd.....	116
7.3.4	Regelförenkling.....	117
7.3.5	Tonnageskatt.....	118
7.3.6	Svenskt internationellt skeppsregister (SIS) .....	119
<b>8</b>	<b>Förslagens konsekvenser .....</b>	<b>125</b>
8.1	Sammanfattning av föreslagna förändringar .....	125
8.2	Ekonomiska konsekvenser .....	127
8.2.1	Påverkan på statsbudgeten .....	127
8.2.2	Påverkan på sysselsättningen.....	127
8.2.3	Andra samhällsekonomiska konsekvenser .....	128
8.3	Bedömning i förhållande till EU-rätten.....	128
8.4	Effekter för företagen .....	128
8.5	Övrigt.....	130
<b>9</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>131</b>
9.1	Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd.....	131
	<b>Särskilt yttrande.....</b>	<b>133</b>



**Bilagor**

Bilaga 1 Kommittédirektiv.....	137
Bilaga 2 Svenskt internationellt skeppsregister .....	147
Bilaga 3 Samhällsekonomisk analys av svenskt sjöfartsstöd.....	221
Bilaga 4 Svenskt näringsliv och svensk sjöfart.....	311

# Sammanfattning

## Uppdraget

Mitt uppdrag har varit att se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. I enlighet med direktiven har konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg samt riskerna med en ökad utflaggning belysts. I uppdraget ingick också att, om det bedöms lämpligt, lämna förslag till åtgärder för att stärka konkurrenskraften samt att beakta möjligheten att införa ett svenskt internationellt fartygsregister.

## Utgångspunkter

För att kunna göra en samlad bedömning om det är lämpligt med ytterligare stödåtgärder har jag valt att belysa frågan om svenskflaggade fartyg ur flera perspektiv.

De svenskflaggade fartygens konkurrenskraft har jämförts med konkurrenskraften för fartyg flaggade i närliggande sjöfartsnationer. Jag har vidare belyst och värderat de samhällsekonomiska effekterna av stöd till sjöfarten. Jag har även undersökt hur det svenska näringslivet värderar möjligheten att kunna frakta sina varor med svenskflaggade fartyg. Därutöver har jag analyserat mervärdet av svenskflaggade fartyg för samhället i stort.

Vidare har jag bedömt behovet av ytterligare åtgärder ur ett politiskt perspektiv. Detta perspektiv rymmer de sjöfartspolitiska beslut som fattats inom EU samt den svenska transportpolitiken, näringspolitiken och arbetsmarknadspolitiken.

## Dagens konkurrensförutsättningar för svenskflaggade fartyg

Min bedömning är att de svenskflaggade fartygen har sämre konkurrensförutsättningar än fartyg från närliggande sjöfartsnationer. Den mest avgörande konkurrensnackdelen är de högre bemanningskostnaderna. Det främsta skälet till de högre bemanningskostnaderna är att andelen av besättningen som är från lågkostnadsländer är lägre på svenska fartyg i jämförelse med fartyg i närliggande flaggstater.

När det gäller avgifter förenade med svensk flagg som exempelvis avgifter för registrering och tillsyn är dessa, enligt min bedömning, inte avgörande för ett svenskt rederis beslut att flagga sitt fartyg i ett annat land.

Vidare kan jag konstatera att avsaknaden av ett tonnageskattesystem innebär en avvikelse från de förhållanden som råder i de flesta av EU:s övriga sjöfartsnationer samt att Sverige har en betydligt högre skatt på in-teckningar i fartyg än exempelvis Danmark. Förslag till förändringar inom skatteområdet ligger dock inte inom mitt uppdrag.

## Samhällsekonomisk bedömning

För att kunna bedöma nyttan för samhället av svenskflaggade fartyg och sätta den i relation till den samhällsekonomiska kostnaden för att bevara en svenskflaggad handelsflotta har jag låtit genomföra en samhällsekonomisk analys.

I de gjorda beräkningarna har nuläget med sjöfartsstöd och TAP<sup>1</sup>-avtal jämförts med en situation med enbart sjöfartsstöd samt scenarier som inkluderar ett svenskt internationellt skeppsregister.

I samtliga scenarier uppstår enligt beräkningarna en betydande samhällsekonomisk kostnad. Beräkningarna visar att dagens sjöfartsstöd, på 1,7 miljarder kronor per den 1 januari 2010, leder till en samhällsekonomisk kostnad på cirka 1,4 miljarder kronor.

Vid ett antagande att 60 procent av de anställda ombord skulle utgöras av TAP-anställda skulle den samhällsekonomiska kostnaden minska med cirka 240 miljoner kronor jämfört med dagens situation. Motsvarande siffra med 75 procent TAP-anställda uppgår till cirka 340 miljoner kronor.

---

<sup>1</sup> Tillfälligt anställd personal.

## Näringslivets bedömning av nyttan av tillgången till svenskflaggade fartyg

Jag kan konstatera att svenskt näringsliv i dag i stor utsträckning använder fartyg som inte är svenskflaggade för sina sjötransporter.

Som ett komplement till den samhällsekonomiska studien har jag har låtit göra en särskild studie om hur det svenska näringslivet uppfattar tillgången till sjötransporter. Enligt de som intervjuats i studien, och som representerar en relativt stor andel av marknaden i de utvalda branscherna, har tillgången till svenskflaggade fartyg inte någon avgörande betydelse för det svenska näringslivets konkurrenskraft.

Min bedömning är att svenskt näringsliv inte är beroende av svenskflaggade fartyg eller svenska rederier för tillgången till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Däremot tillför svenska rederier ett mervärde till den svenska transportmarknaden. Mervärdet består av rederiernas kunskap om och närhet till den svenska marknaden samt av möjligheten att tillsammans med övriga delar av det svenska sjöfartsklustret driva frågor om utveckling och innovation.

## Motiv för en bibehållen svensk handelsflotta

Det finns enligt min mening skäl som talar för att Sverige fortsatt bör stödja sjöfarten för att en svenskflaggad handelsflotta på samma nivå som i dag ska kunna bibehållas. Det är främst följande faktorer som motiverar bibehållandet av en svensk handelsflotta:

- Möjligheten att påverka arbetet inom internationella organisationer vad gäller miljö- och sjösäkerhet.
- Möjligheten att upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige.
- Möjligheten att bidra till uppfyllelse av de strategiska målen för EU:s sjöfartspolitik.

Målsättningen med den europeiska sjöfartspolitikerna är en europeisk sjöfart med hög säkerhet och en strävan att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan i form av utsläpp och avfall. Eftersom Sverige ställt sig bakom målen är det enligt min mening nödvändigt att Sverige bidrar till att de uppfylls. En bibehållen

svensk handelsflotta bidrar också till att vidmakthålla och utveckla det svenska maritima klustret.

Enligt min bedömning har dagens storlek på den svenska handelsflottan varit tillräcklig för att upprätthålla sjöfarts-kompetens samt kunna vara pådrivande i internationella sammanhang. Mina förslag syftar därför främst till att behålla denna nivå.

Om inte åtgärder vidtas för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft bedömer jag att utflaggningen av lastfartyg kommer att fortsätta. Åtgärder bör dock värderas utifrån den kostnad de innebär för samhället och inriktningen är därför att begränsa den negativa påverkan på samhällsekonomin.

### **Förslag för att bibehålla en svensk handelsflotta**

Konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg kan främst stärkas genom åtgärder som leder till minskade bemanningskostnader. Jag anser att detta bör ske genom att andelen TAP-anställda på svenskflaggade fartyg ökar. För att uppnå detta bör nya överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter träffas omgående. Andelen TAP-anställda bör regleras i centrala avtal. För att bemanningskostnaderna ska kunna sänkas inom en rimlig tid bör rederierna erbjuda omställningsinsatser. Därutöver kan arbetsmarknadspolitiska insatser komma att vara aktuella. För att utflaggningen ska bromsas bör förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter inledas omgående med målet att en ny överenskommelse ska vara tecknad senast den 1 mars 2011. Regeringen bör noga följa dessa förhandlingar. För att säkerställa ett högt tempo i förhandlingarna mellan parterna bör regeringen överväga att erbjuda en förhandlingsledare.

Ett ytterligare förslag för att långsiktigt stärka konkurrens-kraften, är inrättandet av en innovationsfond för sjöfarten. Fonden inrättas genom en omfördelning av en mindre del av de medel som i dag utgör sjöfartsstöd. Fonden bör inriktas på stöd till innovationer och investeringar inom områdena miljö och sjösäkerhet.

Vidare föreslår jag att ett samlat program för forskning och innovationer (FoI) utarbetas för den maritima sektorn som helhet. Sjöfartsverket bör ansvara för att, i samverkan med berörda aktörer, ta fram ett sådant program.

Jag anser också att sjöfartsstöd bör lämnas till samtliga fartyg som omfattas av kommissionens riktlinjer för statligt stöd till

sjötransporter. Det innebär att ett mindre antal fartyg som i dag inte får del av stödet kan komma att omfattas.

Avslutningsvis föreslår jag att Transportstyrelsen bör överväga möjligheterna att utse en kontaktperson som hanterar samtliga frågor vid registrering av fartyg. En sådan mer kundorienterad process leder till en förenklad administration för rederierna.

## **Svenskt internationellt skeppsregister (SIS)**

Jag har övervägt möjligheter att införa ett SIS som ett sätt att minska bemanningskostnaderna. Syftet med ett SIS skulle vara att underlätta för de svenska rederierna att anställa personal från lågkostnadsländer på villkor som ger lägre bemanningskostnader.

För att ett SIS ska få önskad effekt krävs ändringar i svensk arbetsrätt. Ändringarna är av sådan karaktär att de strider mot internationella konventioner som Sverige ratificerat. Vidare kan förändringar i den svenska arbetsrätten, enligt min bedömning, leda till att fler branscher efterfrågar liknande regelförändringar. Jag befarar också svårigheter att inom ramen för sjöfartspolitikerna uppnå långsiktigt stabila förutsättningar med ett SIS. Mot denna bakgrund kan jag inte förorda att ett sådant införs.

Min bedömning grundar sig på en ingående analys av hur ett SIS skulle kunna utformas. Jag har valt att i en bilaga till detta betänkande redovisa denna analys och vilka författningsändringar som den grundar sig på.

# Summary

## **Remit**

My remit was to review the conditions required to ensure that the Swedish business sector has access to efficient and competitive maritime transport. In line with the terms of reference, the conditions affecting the competitiveness of maritime transport under the Swedish flag, and the risks of increased flagging-out of ships, have been highlighted. The remit also included submitting proposals, where appropriate, for measures to strengthen competitiveness and to consider the possibility of introducing a Swedish international shipping register.

## **Starting points**

To be able to make an overall assessment of whether it is suitable to implement additional support measures, I have chosen to shed light on the issue of Swedish-flagged ships from several perspectives.

The competitiveness of Swedish-flagged ships has been compared with the competitiveness of ships flying the flags of maritime nations in our vicinity. Moreover, I have shed light on and evaluated the socio-economic effects of support to maritime transport. I have also looked into what value the Swedish business sector attaches to the possibility of transporting its goods on Swedish-flagged ships. In addition, I have analysed the added value for society in general of Swedish-flagged ships.

Moreover, I have assessed the need for additional measures from a political perspective. This perspective covers the maritime policy decisions taken in the EU and Sweden's transport, industry and labour market policies.

## Current conditions affecting the competitiveness of Swedish-flagged ships

My assessment is that the conditions affecting the competitiveness of Swedish-flagged ships are worse than those for ships from maritime nations in our vicinity. The most crucial competitive disadvantage is higher staffing costs. The main reason for the higher staffing costs is the fact that the proportion of crew members from low-wage countries is lower on Swedish ships than on ships from flag states in our vicinity.

When it comes to fees associated with the Swedish flag, such as registration fees and inspections, I do not consider these to be a determining factor in a Swedish shipping company's decision to register its ship in another country.

I can also note that the lack of a maritime tonnage tax system represents a deviation from the conditions that prevail in most other EU maritime nations; it also means that Sweden has a considerably higher tax on mortgages on ships than Denmark, for example. Proposals for amendments in the area of taxation are not part of my remit, however.

## Socio-economic assessment

To be able to assess the benefit to society of Swedish-flagged ships and to place this benefit in relation to the socio-economic cost of maintaining a Swedish-flagged merchant fleet, I have had a socio-economic analysis carried out.

In the calculations made, the current situation with maritime support and TAP<sup>1</sup> agreements has been compared with a situation with maritime support alone, and with scenarios including a Swedish international register of ships.

According to the calculations, all of these scenarios would entail a considerable socio-economic cost. The calculations show that current maritime support – SEK 1.7 billion as at 1 January 2010 – results in a socio-economic cost of approximately SEK 1.4 billion.

If 60 per cent of the employees on board were temporarily employed staff, the socio-economic cost would decrease by approximately SEK 240 million compared to the current situation.

---

<sup>1</sup> Temporarily employed staff.



The decrease with 75 per cent temporarily employed staff would be approximately SEK 340 million.

### **The business sector's assessment of the benefit of access to Swedish tonnage**

I can state that it is currently very common for the Swedish business sector to use vessels that are not Swedish-flagged for shipping.

As a complement to the socio-economic study, I have had a special study carried out on the Swedish business sector's view of access to maritime transport. According to those who were interviewed in the study and who represent a relatively large share of the market in the sectors chosen, access to Swedish-flagged ships does not have any crucial significance for the competitiveness of the Swedish business sector.

My view is that the Swedish business sector is not reliant on Swedish-flagged ships or Swedish shipping companies for gaining access to efficient and competitive maritime transport. However, Swedish shipping companies do provide added value to the Swedish transport market. This added value consists of the shipping companies' knowledge of and proximity to the Swedish market, as well as the opportunity to pursue issues concerning development and innovation with other parts of the Swedish maritime cluster.

### **Reasons to maintain a Swedish merchant fleet**

In my view, there are arguments in favour of Sweden continuing to support maritime transport so that a Swedish-flagged merchant fleet can be maintained at the same level as today. The main factors in favour of retaining a Swedish merchant fleet are:

- the opportunity to influence work on environmental and maritime safety within international organisations;
- the opportunity to maintain maritime know-how in Sweden; and
- the opportunity to help achieve the strategic objectives of EU maritime policy.

The objectives of European maritime policy are European maritime transport with high safety standards and efforts to reduce the negative environmental impact of maritime transport in the form of emissions and waste. As Sweden supports these objectives, I consider it necessary that Sweden contribute to achieving them. Retaining a Swedish merchant fleet will also help to maintain and develop the Swedish maritime cluster.

In my assessment, the current size of the Swedish merchant fleet has been adequate to maintain maritime know-how and to be able to take a proactive stance in international contexts. My proposals are therefore primarily targeted at maintaining this level.

If measures are not taken to strengthen the competitiveness of Swedish maritime transport, I consider that the flagging-out of cargo ships will continue. However, these measures should be evaluated based on the cost they would entail for society, and the focus is therefore on limiting the negative impact on the economy.

### **Proposals for retaining a Swedish merchant fleet**

The conditions affecting the competitiveness of Swedish-flagged ships may be strengthened primarily through measures resulting in reduced staffing costs. I consider that this should be achieved by increasing the proportion of temporarily employed staff on Swedish-flagged ships. To achieve this, new agreements should be reached without delay between the social partners. The proportion of temporarily employed staff should be regulated in central agreements. For staffing costs to be reduced within a reasonable time, the shipping companies should offer adjustment measures. In addition, labour market policy measures may be required. For the practice of flagging out ships to be curbed, negotiations should begin without delay between the social partners, with the aim of having a new agreement signed by 1 March 2011 at the latest. The Government should follow these negotiations closely. To ensure a high pace in negotiations between the partners, the Government should consider offering a chief negotiator.

An additional proposal to strengthen competitiveness in the long term is to establish an innovation fund for maritime transport. The fund could be created by redistributing a small share of the funds currently making up maritime support. The fund should

focus on support for innovations and investments in the areas of the environment and maritime safety.

In addition, I propose that a comprehensive research and innovation programme be drawn up for the maritime sector as a whole. The Swedish Maritime Administration should be responsible for drawing up such a programme in collaboration with relevant actors.

I also consider that maritime support should be provided for all ships covered by the Commission's guidelines on state aid to maritime transport. This means that a small number of ships currently not receiving support may do so in future.

### **Swedish international shipping register (SIS)**

I have considered the possibility of introducing an SIS as a way of reducing staffing costs. The aim of an SIS would be to make it easier for Swedish shipping companies to employ staff from low-wage countries on terms that result in lower staffing costs.

For an SIS to have the desired effect, amendments to Swedish labour legislation are needed. These amendments are of such a nature as to contravene international conventions that Sweden has ratified. Amendments to Swedish labour law may, in my view, lead to more sectors demanding similar regulatory amendments. I also fear that there will be difficulties achieving sustainable long-term conditions for maritime policy with an SIS. In light of this, I cannot recommend introducing one.

My assessment is based on an in-depth analysis of how an SIS could be designed. I have chosen to present this analysis and the legislative amendments on which it is based in an annex to this report.

# Författningsförslag

## 1 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd

Härigenom föreskrivs att 2 § förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd ska ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

Sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederi som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg under förutsättning att

- *fartyget i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare,*

- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska,

- fartyget huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten,

### *Föreslagen lydelse*

#### 2 §<sup>1</sup>

Sjöfartsstöd lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederi som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg under förutsättning att

- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska,

- fartyget huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten,

- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Sjöfartsverkets anvisningar, samt

---

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2009:902.

- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Sjöfartsverkets anvisningar, samt
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.
- det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

# 1 Uppdrag, avgränsningar och arbetssätt

## 1.1 Direktiven

Mitt huvuduppdrag är enligt direktiven (bilaga 1) att se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Vidare ska jag belysa konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg. Jag ska också belysa riskerna för och konsekvenserna av en ökad utflaggning av fartyg under svensk flagg.

Därefter anges att jag, om det bedöms lämpligt, ska lämna förslag på åtgärder utanför skatteområdet för att stärka konkurrenskraften för fartyg under svensk flagg. I det sammanhanget ska jag särskilt beakta möjligheten att införa ett svenskt internationellt fartygsregister.

## 1.2 Avgränsning och angreppssätt

Frågan om den svenska sjöfartens konkurrenskraft och stödet till sjöfarten rymmer både ett transportpolitiskt perspektiv och ett näringspolitiskt perspektiv.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Att näringslivet får tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter är en del av det transportpolitiska målet.

Målsättningen med Europeiska unionens sjöfartspolitik är att upprätthålla en europeisk sjöfart med hög säkerhet och en strävan att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan.

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag, för att därigenom bryta utanförskapet. De näringspolitiska insatserna ska även bidra till att uppnå målen i EU:s gemensamma strategi för tillväxt och sysselsättning.

För att kunna bedöma om det är lämpligt eller inte att föreslå åtgärder som stärker konkurrenskraften för svenskflaggade fartyg har jag gjort bedömningen att det är nödvändigt att analysera stödåtgärder riktade till svenska rederier ur ett bredare perspektiv. Det gäller såväl befintligt stöd som eventuellt nya stödåtgärder. Motiv för och emot statligt stöd har därför inledningsvis analyserats och värderats. I denna analys ingår även behovet av svenska rederier och svenskflaggade fartyg och de samhällsekonomiska konsekvenserna av olika åtgärder.

För att kunna bedöma möjligheten att införa ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) har det varit nödvändigt att analysera vilka bestämmelser ett sådant register bör innehålla. Min utgångspunkt har varit att rederierna vid en övergång till ett SIS ska kunna sänka sina bemanningskostnader.

När det gäller frågan om att belysa konkurrensförutsättningarna under svensk flagg har jag gjort jämförelser med hur konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg skiljer sig från de förutsättningar som gäller för fartyg under annan flagg. Jag har även valt att kartlägga den företagsekonomiska lönsamheten inom sjöfartssektorn i förhållande till andra branscher. Däremot ingår inte i uppdraget att analysera konkurrensförutsättningarna och de ekonomiska förutsättningarna i stort för sjöfarten i förhållande till andra trafikslag.

## **1.3 Mitt arbetssätt**

### **1.3.1 Expertgrupp**

Jag har vid sex tillfällen sammanträtt med utredningens expertgrupp. I expertgruppen har ingått representanter för Arbetsmarknadsdepartementet, Finansdepartementet, Justitiedepartementet, Kommerskollegium, Näringsdepartementet, Rederinämnden, Sjöfartsverket, Tillväxtverket, Tillväxtanalys, Trafikanalys och Transportstyrelsen.

### 1.3.2 Referensgrupp

En viktig del i utredningsarbetet är enligt min mening att fånga det arbete och de synpunkter som finns inom sjöfartssektorn kring frågorna om sjöfartens konkurrensförutsättningar. Jag har därför valt att, vid sidan av den av Näringsdepartementet utsedda expertgruppen, bjuda in branschens aktörer till en referensgrupp. Inbjudan gick ut brett och organisationer som valt att delta i detta arbete har varit Jernkontoret, Lighthouse, SEKO, Sjöbefälsförbundet, Sjöfartens analysinstitut, Sjöfartens utbildningsinstitut, Sjöfartsforum, Skogsindustrierna, Skärgårdsredarna, Sveriges fartygsbefälsförening, Sveriges redareförening och Sveriges skeppsmäklareförening. Jag har under utredningstiden sammanträtt med referensgruppen vid tre tillfällen.

### 1.3.3 Studiebesök och möten

Vid sidan av möten med expert- och referensgrupperna har jag under mitt utredningsarbete träffat ett antal intresseorganisationer, rederier, andra statliga utredningar och enskilda personer. Jag har bland annat samrått med Näringslivets regelnämnd. Jag har även gjort en studieresa till Danmark där jag träffade representanter för den danska Sjöfartsstyrelsen och för den danska fackliga organisationen 3F.

### 1.3.4 Genomförda utredningar

#### Samhällsekonomisk analys

Jag har inom ramen för utredningen låtit genomföra en samhällsekonomisk analys (bilaga 3). Syftet har varit att göra en analys av det nuvarande sjöfartsstödet samt att ur ett samhällsekonomiskt perspektiv diskutera effekterna av eventuella förändringar av stödet. I analysen beskrivs de nyttor och de kostnader som en viss åtgärd leder till. Analysen omfattar effekter i hela samhället det vill säga både för staten, medborgarna, företagen samt för övriga intressenter som påverkas av sjöfartsstödet.



## Behovet av svenskflaggade fartyg

För att belysa frågan om transportförsörjning och behovet av svenskflaggade fartyg i samband med detta har jag låtit genomföra en särskild intervjustudie med transportköpare för att kartlägga deras behov (bilaga 4). Företagens inställning till svensktflaggade fartyg och svenska rederier har särskilt belysts. Studien inkluderade även en beskrivning av sjöfarten till och från svenska hamnar bland annat med avseende på andelen svenskflaggade fartyg vid olika typer av transporter.

## Lönsamheten inom sjöfartsektorn

En kartläggning av de ekonomiska förutsättningarna för den svenska sjöfartsnäringen har genomförts av PricewaterhouseCoopers. Kartläggningen har inneburit en uppdatering av ekonomiska nyckeltal som tidigare tagits fram av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) i en rapport om lönsamheten i svenska transportföretag (SIKA Statistik, 2009:06). I samband med kartläggningen har även lönsamheten i några andra branscher vid sidan om transportsektorn beskrivits. Även sjöfartsstödets betydelse för de svenska rederiernas lönsamhet har belysts.

## Internationell studie

Statskontoret har efter överenskommelse med utredningen genomfört en jämförande studie av ett antal övriga europeiska länders åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. I studien, *Stadig eller flexibel kurs? Om sjöfartspolitik i sex länder* (2010:17), har en systematisk kartläggning av vidtagna eller planerade åtgärder för att stärka konkurrenskraften för fartyg under det aktuella landets flagg genomförts. Vidare har Statskontoret beskrivit villkoren i de aktuella ländernas fartygsregister. Avslutningsvis har en fördjupad analys genomförts av sjöfartspolitikerna i Danmark och Norge.

## 1.4 Betänkandets disposition

Betänkandet inleds i kapitel 2 med en bakgrundsbeskrivning av den svenska sjöfartspolitikerna och det nuvarande stödet till sjöfartssektorn. I detta kapitel redogörs också för tidigare och pågående utredningar som varit relevanta under utredningsarbetet.

Därefter, i kapitel 3, beskrivs utvecklingen av den svenska sjöfarten bland annat vad gäller omfattning på trafiken till och från Sverige, förändringar i den svenskflaggade handelsflottan och sjöfartsstödet utveckling.

I kapitel 4 beskrivs några internationella organisationer samt situationen och regelverk för sjöfarten i ett antal europeiska länder. I kapitel 5 redogör jag för gällande rätt inom sjöfartsområdet och vad gäller arbetsrätten.

Den svenska sjöfartens konkurrensförutsättningar behandlas i kapitel 6 och i kapitel 7 redogör jag för mina överväganden och lämnar förslag till åtgärder för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Förslagens konsekvenser beskrivs i kapitel 8 och betänkandet avslutas med författningskommentarer i kapitel 9.

I bilaga 2 finns ett utkast till hur ett svenskt internationellt skeppsregister skulle kunna utformas. Jag förordar dock inte att ett sådant register införs.

## 2 Bakgrund

I detta kapitel beskrivs den nuvarande sjöfartspolitikerna inom EU och den svenska sjöfartspolitikerna inklusive en redogörelse för de villkor som gäller för anställda ombord på svenskflaggade fartyg. Vidare görs en genomgång av tidigare och aktuella utredningar som bedömts som relevanta för sjöfartens konkurrenskraft. Kapitlet avslutas med en översikt av frågor kring innovationer och forskning samt utbildning och rekrytering inom det maritima området.

### 2.1 Europeiska unionens sjöfartspolitik

Europeiska kommissionen presenterade i januari 2009 strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018, KOM (2009) 8 slutlig. Här slås fast att det är av centralt intresse för EU att åstadkomma och upprätthålla stabila och förutsägbara globala konkurrensvillkor för sjöfarten och andra sjöfartsrelaterade branscher. Vidare sägs att det nuvarande regelverket inom EU vad gäller tonnagebeskattning, inkomstbeskattning och statligt stöd bör upprätthållas och i vissa fall förbättras för att den europeiska sjöfarten ska vara konkurrenskraftig.

I dokumentet redovisas ett antal åtgärder som ska tillförsäkra den europeiska sjöfartens konkurrenskraft gentemot omvärlden. Målsättningen är en europeisk sjöfart med hög säkerhet och en strävan att minska sjöfartens negativa miljöpåverkan i form av utsläpp och avfall. I strategin betonas också vikten av att de europeiska länderna verkar för likvärdiga spelregler i ett globalt perspektiv genom att utöva sitt inflytande inom till exempel International Maritime Organization (IMO). Även vikten av att den europeiska sjöfarten utvecklar och stödjer användningen av modern teknik tas upp. Som en förutsättning för att kunna göra det senare nämns tillgången till välutbildad och kvalificerad personal samt

forsknings- och innovationsfrågor. Inom det senare området anges att målet är att EU ska vara världsledande inom forskning och innovation när det gäller sjöfart.

När frågan behandlades i riksdagens EU-nämnd<sup>1</sup> gav majoriteten sitt stöd för regeringens ståndpunkt det vill säga att Sverige skulle ställa sig bakom och arbeta enligt den inriktning som anges för EU:s gemensamma sjöfartspolitik fram till 2018. Kommissionens slutsatser fastställdes därefter av ministerrådet<sup>2</sup>.

Diskussioner har även förts inom EU om möjligheten att inrätta ett europeiskt fartygsregister. Kommissionen lämnade ett första förslag till ett europeiskt fartygsregister, EUROS, 1989. Förslaget möttes av motstånd från såväl arbetsmarknadens parter som från medlemsländerna. År 1991 presenterade kommissionen ett reviderat förslag som också förkastades beroende på motstånd från vissa medlemsstater. I stället utarbetades de nuvarande riktlinjerna för statsstöd till sjötransporter (avsnitt 5.1.2).

## 2.2 Svensk sjöfartspolitik

De svenska fartygens konkurrensproblem började uppmärksammas redan i mitten av 1970-talet. Staten har genom åren vidtagit olika åtgärder i syfte att motverka en utflaggning av svenska fartyg.

År 1977 infördes en lag, den så kallade flagglagen, med syftet att förhindra att svenskägda fartyg registrerades under utländsk flagg. Med stöd av lagen krävdes tillstånd av Sjöfartsverket för överlåtelse av fartyg till utlandet. Från beredskapssynpunkt ansågs det angeläget att det fanns ett tillräckligt antal fartyg under svensk flagg och aktiva svenska sjömän att bemanna dem med. Riksdagen beslutade 1991 att avskaffa flagglagen. Skälen för avskaffandet framgår av regeringens proposition (prop. 1991/92:64). Enligt regeringen hade lagstiftningen inte helt kunnat hindra utflaggning och lagen ansågs dessutom motverka nyregistrering i det svenska fartygsregistret av svenska redares nyförvärv. Vidare hade införandet av rederistöd till rederierna minskat svenska redares bemanningskostnader och de beredskapsskäl som utgjorde huvudmotivet för flagglagen bedömdes inte längre vara lika relevanta.

Rederistödet infördes under första delen av 1980-talet. Efter ytterligare en omfattande svensk utflaggning beslutade riksdagen

---

<sup>1</sup> Faktapromemoria 2008/09:FPM88, EU-nämndens sammanträde 2008/09:27.

<sup>2</sup> Ministerrådet för transport, telekommunikation och energi den 30–31 mars 2009.

1988 att införa ett nytt mer omfattande rederistöd i syfte att stärka konkurrenskraften för svensk sjöfart.

I april 1992 beslutade riksdagen att rederistödet skulle avvecklas. I propositionen som låg till grund för beslutet anmälde regeringen att de under våren 1992 avsåg att återkomma till riksdagen med ett förslag till nya förutsättningar för den svenska sjöfarten. I propositionen om den ekonomiska politiken (prop. 1991/92:38) angav regeringen som målsättning att det i Sverige skulle skapas förutsättningar för rederinäringen som var likvärdiga med dem som det danska internationella skeppsregistret (DIS) gav.

I december 1992 beslutade riksdagen att rederistödet skulle återinföras i avvaktan på ett slutligt ställningstagande till frågan om åtgärder för svensk sjöfart. Beslutet var bland annat en följd av politisk oenighet samt att arbetsmarknadens parter inte kunnat ena sig i sin syn på ett eventuellt införande av ett svenskt internationellt register. Av betydelse för beslutet var också att parterna hade beräknat att deras egna åtgärder i förening med statliga åtgärder i form av rederistöd skulle innebära en avsevärd kostnadsminskning.

Riksdagen uttalade 1994 att en parlamentarisk utredning borde tillsättas i syfte att söka nå en bred enighet över partigränserna i frågan hur Sveriges behov av sjöburen utrikeshandel bäst skulle tillgodoses i ett långsiktigt perspektiv. Betänkandet *Svensk sjöfart – Näring för framtiden* (SOU 1995:112) från den parlamentariska kommittén utgjorde underlag för riksdagens beslut om mål för sjöfartspolitikerna.

### 2.2.1 Mål för sjöfartspolitikerna

Riksdagen har beslutat (prop. 1996/97:1, bet. 1996/97:TU01, rskr. 1996/97:115) att det näringspolitiskt inriktade sjöfartspolitiska målet ska vara:

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

Regeringen motiverade vid det tillfället sina ställningstaganden med sjöfartens stora betydelse för utrikeshandeln och för det svenska

näringslivet. Som skäl för att behålla en svenskflaggad handelsflotta angavs också beredskapsmålet, det vill säga möjligheten att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer. Andra motiv som angavs var att sjöfartsnäringen bidrar till att stärka den svenska ekonomin samt att en svensk handelsflotta av en viss storlek krävs för att kunna upprätthålla Sveriges maritima kompetens.

Regering och riksdag har även efter 1996 vid flera tillfällen uttalat att det är angeläget att slå vakt om en svensk sjöfartsnäring och att denna näring måste ges likvärdiga konkurrensvillkor som de närmaste konkurrentländerna.

I propositionen En sammanhållen svensk havspolitik (prop. 2008/09:170) 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.

### 2.2.2 TAP-avtalen

År 1997 träffades en principöverenskommelse mellan de svenska fackliga organisationerna och Sveriges redareförening i syfte att stärka den svenska handelsflottans konkurrensförmåga.

I budgetpropositionen för 1999 (prop. 1998/99:1) angav regeringen att de avsåg att höja bidraget till sjöfarten om arbetsmarknadens parter kom överens om åtgärder som påtagligt förbättrade den svenska handelssjöfartens konkurrenskraft. Regeringens beslut innebär en uppmaning till parterna att gå vidare med att förhandla fram konkreta avtal.

Arbetsmarknadens parter enades om att sänka kostnaderna genom särskilda avtal för tillfälligt anställd personal, de så kallade TAP-avtalen. Avtalen fick till följd att rederistödet höjdes från 1999.

TAP-avtalen är ramavtal (kollektivavtal) som innebär att en viss andel av bemanningen ombord på lastfartyg i internationell trafik kan bestå av utländska medborgare för vilka särskilda villkor gäller. Avtalen innebär att rederiet kan reducera bemanningskostnaderna ombord på svenskflaggade fartyg. Separata avtal finns för olika befattningskategorier ombord.

TAP-avtalen gäller under förutsättning att arbetsgivaren och berörd facklig organisation tecknar ett särskilt tillämpningsavtal för

det aktuella fartyget. I tillämpningsavtalet fastställs fördelningen av rederianställda och tillfälligt anställda för det aktuella fartyget. Med rederianställda avses här de anställda som inte omfattas av TAP-avtalet. Vid en situation med arbetsbrist i rederiet har rederianställda företrädesrätt framför den som är tillfälligt anställd. Historiskt sett har förhandlingarna resulterat i en andel tillfälligt anställd personal på 50 procent. Under 2010 har dock ett antal tillämpningsavtal reviderats med resultatet att det är möjligt att utöka andelen TAP-anställda till 75 procent.

I TAP-avtalen anges den lön som arbetsgivaren ska betala de TAP-anställda. Anställningsperioden är i allmänhet sex månader men kan som längst vara upp till nio månader. Anställningen upphör utan särskild uppsägning vid den överenskomna anställningstidens utgång. I samband med att anställningen upphör kan rederiet anställa en ny person på den aktuella befattningen. Detta innebär att det vanligtvis räcker med en anställd per befattning.

Omfattningen av det sociala skyddet för de TAP-anställda styrs av bestämmelser i socialförsäkringslagen (1999:799). En del av förmånerna i det svenska socialförsäkringssystemet baseras på bosättning och andra på arbete. Om man bor i Sverige längre tid än ett år är man i regel försäkrad för bosättningsbaserade förmåner. De bosättningsbaserade förmånerna omfattar exempelvis barnbidrag, bostadsbidrag, garantipension samt stöd vid funktionsnedsättning.

De TAP-anställda, som 2009 uppgick till närmare 700 personer, omfattas generellt inte av de bosättningsbaserade förmånerna. Arbete som sjöman på ett svenskflaggat fartyg anses som arbete i Sverige och den anställde är därmed i regel berättigad till arbetsbaserade förmåner. De arbetsbaserade förmånerna omfattar bland annat föräldrapenning på sjukpenningnivå, inkomstgrundad ålderspension, sjukpenning och arbetsskadeersättning. Den arbetsbaserade försäkringen upphör i regel tre månader efter det att arbetet i Sverige anses ha upphört. En del av de arbetsbaserade förmånerna, exempelvis pension, kan man alltid få utbetalda till sig oavsett i vilket land man bor.

### 2.2.3 Sjöfartsstöd

Dagens sjöfartsstöd trädde i kraft hösten 2001. De rederier med svenskflaggade fartyg som omfattas av reglerna om sjöfartsstöd betalar inte in inkomstskatt och arbetsgivaravgifter. Den största

förändringen 2001 i förhållande till tidigare rederistöd var att även passagerarfartyg kom att omfattas av stödet. Konkurrensförutsättningarna för svenska passagerarfartyg hade påverkats av det danska beslutet våren 2000 att utvidga sitt internationella register till att även omfatta passagerarfartyg mellan danska och utländska hamnar. Vidare hade färjenäringen påverkats av avvecklingen av taxfreeförsäljningen den 1 juli 1999 och Öresundsbronns öppnande i juli 2000.

Förändringen 2001 innebar att beloppen höjdes till att motsvara full kompensation för skatter och arbetsgivaravgifter på sjöinkomst. Tidigare lämnades dock inte stöd för den del av skatteavdraget som avsåg den allmänna pensionsavgiften. Vidare var stödet för arbetsgivaravgifter tidigare begränsat till högst 58 000 kronor per årsanställd.

I propositionen Sjöfartsstöd (prop. 2000/01:127) med förslag till det nuvarande sjöfartsstödet betonade regeringen vikten av ett svenskt sjöfartskunnande inom områden som sjösäkerhet och miljöfrågor samt Sveriges möjligheter att även fortsättningsvis vara en pådrivande kraft i det internationella arbetet inom dessa områden.

Regler om sjöfartsstöd finns i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Sjöfartsstöd lämnas till arbetsgivaren för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Rederinnämnden har till uppgift att pröva och besluta i frågor om statligt stöd till svensk sjöfart.

Nivån på sjöfartsstödet påverkas bland annat av nivån på inkomstskatten. Sjömän bosatta i Sverige betalar skatt i princip enligt skattesatsen i den kommun man bor samt eventuell statlig skatt. Till skillnad från andra arbetstagare får den som har sjöinkomst ett särskilt sjöinkomstavdrag samt en särskild skattereduktion. Sjömän som arbetar ombord på svenskflaggade fartyg men är bosatta i utlandet beskattas enligt lagen (1991:586) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta (SINK). För denna sjöinkomst är skatteavdraget 15 procent av inkomsten.

Nivån på sjöfartsstödet påverkas även av de svenska arbetsgivaravgifternas storlek. För 2010 uppgår arbetsgivaravgifterna tillsammans med den allmänna löneavgiften till 31,42 procent av lönesumman för de flesta anställda. Huvudregeln i socialavgiftslagen (2000:980) är att arbetsgivaravgifter ska betalas på ersättning för arbete i Sverige. Arbete som sjöman på svenskt handelsfartyg anses som arbete i Sverige enligt 2 kap. 8 § socialförsäkringslagen (1999:799).



Sjöfartsstödet uppgick 2008 till cirka 1,9 miljarder kronor. År 2008 var nettokostnaden för samtliga statliga stöd till näringslivet knappt 29 miljarder kronor. Merparten, drygt 22 miljarder, av denna summa gick till befrielser från miljöskatter inom energisektorn samt energistöd. Övriga delar av det totala stödet är uppdelat på ett antal områden. Sjöfartsstödet utgör merparten av det företags- och branschspecifika stödet<sup>3</sup>.

## 2.3 Tidigare och pågående utredningar

Svensk sjöfartspolitik och frågan om konkurrensförutsättningar under svensk flagg har utretts vid ett antal tillfällen. Nedan följer en sammanfattning av de utredningar som bedömts som relevanta för den svenska sjöfartens konkurrenskraft.

### 2.3.1 En ny svensk sjöfartspolitik

År 1992 utarbetades inom Kommunikationsdepartementet ett förslag om ett svenskt internationellt skeppsregister. Förslaget presenterades i departementspromemorian *En ny svensk sjöfartspolitik* (Ds 1992:21).

I promemorian föreslogs en särskild lagstiftning som innebar att fartyg som främst användes i fjärrfart skulle kunna föras in i en särskild förteckning. För fartyg införda i förteckningen skulle skattefrihet gälla för ombordanställda och de sociala avgifterna skulle reduceras med 25 procentenheter. Vidare föreslogs att krav på tillstånd för anställning av utländskt sjöfolk avskaffades för sådana fartyg. Särskilda avtal skulle gälla för arbetsvillkor på fartygen i förteckningen och dessa avtal skulle kunna avvika från vissa föreskrifter som annars är tvingande. Särskilda uppsägningsgrunder skulle också gälla för de anställda ombord på dessa fartyg.

Promemorian remissbehandlades. Den del i förslaget som innebar vidgade möjligheter att anställa utländskt sjöfolk på svenska fartyg fick ett blandat mottagande av remissinstanserna. De främsta invändningarna mot förslaget var riktade mot de arbetsrättsliga delarna. Det ifrågasattes bland annat om förslaget var förenligt med Sveriges konventionsåtaganden på arbetsrättens område. Flera instanser ansåg dock att åtgärden var motiverad.

---

<sup>3</sup> Statligt stöd till näringslivet 2008, Tillväxtanalys (2009:04).

### 2.3.2 Svensk sjöfart – Näring för framtiden

I november 1995 lämnade den parlamentariska Sjöfartspolitiska utredningen sitt betänkande *Svensk sjöfart – Näring för framtiden* (SOU 1995:112).

Utredningen föreslog bland annat ett förtydligande av de sjöfartspolitiska målen. Vidare föreslog utredningen att riksdagen skulle fatta ett femårigt sjöfartspolitiskt inriktningsbeslut gällande både närings- och transportpolitiska frågor. Ett förslag till näringspolitiskt respektive transportpolitiskt program för sjöfarten bestående av ett antal delåtgärder presenterades i betänkandet.

Utredningen ansåg att det omfattande stödet till rederinäringen på sikt måste avskaffas. I avvaktan på sådana lösningar ansåg utredningen dock att konkurrensanpassningen av bemanningskostnaderna för svenska rederier borde bestå genom det då befintliga rederistödet.

### 2.3.3 Registrering av fartyg

Inom Justitiedepartementet togs departementspromemorian *Registrering av fartyg* (Ds 1996:60) fram 1996. I promemorian behandlades förhållandet mellan EU-rätten och de nationella svenska reglerna om registrering av fartyg. Det konstaterades att de nationella svenska reglerna om fartygsregistrering som var knutna till ägarens medborgarskap eller hemvist i registerlandet inte var förenliga med EU-rätten. Bland annat ska medborgare inom ett medlemsland inom EU fritt kunna etablera ekonomisk verksamhet i valfritt EU-land.

Förslagen i promemorian resulterade i en proposition *Registrering av fartyg* (1996/97:130) som innebar att reglerna om nationalitetsbestämning av fartyg ändrades. Ändringen innebar att fysiska och juridiska personer från något annat land än Sverige inom det europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan registrera fartyg i Sverige. Lagändringarna trädde i kraft den 1 juli 1997.

### 2.3.4 Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter

Inom Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation genomfördes analyser av den svenska sjöfartsnäringen. Utredningen lämnade sitt slutbetänkande *Svensk sjöfartsnäring – hot och*

*möjligheter* (SOU 1998:129) i oktober 1998 och det utgjorde en grund för höjningen av rederistödet 1999.

Vid sidan av förslaget att sänka bemanningskostnaderna tog utredningen upp frågor som bland annat berörde fonderingsmöjligheter i samband med fartygsförsäljning, stöd till praktikplatser samt stöd till forskning.

Utredningen lämnade även två delbetänkanden, *Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft* (SOU 1997:171) samt *Konsekvenser av att taxfreeförsäljningen avvecklas inom EU* (SOU 1998:49).

### 2.3.5 Samhällsekonomisk utvärdering av sjöfartspolitiken

Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi (ESO) har 1999 publicerat en samhällsekonomiskt inriktad utvärdering av sjöfartspolitiken i rapporten *Att reda sig själv – en ESO-rapport om rederier och subventioner* (Ds 1999:47).

I rapporten, som gör en granskning av det statliga rederistödet, föreslås att stödet till handelsflottan avvecklas och att förslaget om en utvidgning av stödet till färjenäringen avvisas. Bakgrunden till dessa ställningstaganden är beräkningar av den samhällsekonomiska kostnad som stödet innebär. I rapporten framhålls att det inte är rimligt att subventionera en inhemsk näring vars tjänster kan köpas på världsmarknaden.

### 2.3.6 Rapport om den svenska sjöfartspolitiken

En interdepartemental arbetsgrupp hade våren 2000 till uppgift att utvärdera rederistödet och överväga behovet av ett fortsatt rederistöd liksom utformningen av ett sådant stöd. Uppdraget redovisades i rapporten *Den svenska sjöfartspolitiken*.

Under arbetet fick arbetsgruppen kompletterande riktlinjer om att rederistödet även skulle omfatta färjenäringen. För lastfartygen föreslog arbetsgruppen att rederierna skulle ges full kompensation för skatt och sociala avgifter. För färjorna skulle däremot kompensationen för de sociala avgifterna begränsas till 70 procent men för skattedelen skulle full kompensation ges.

Förslagen låg till grund för de förändringar som framgår av regeringens proposition om sjöfartsstöd (prop. 2000/01:127).

### 2.3.7 Tonnageskatt

Regeringen beslutade 2004 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att utreda förutsättningarna för att införa ett system med så kallad tonnageskatt för sjöfartsnäringen. Utredaren lämnade i februari 2006 betänkandet *Tonnageskatt* (SOU 2006:20) till regeringen.

Syftet med en tonnageskatt är att stödja ett lands sjöfartsnäring och att förmå redarna att återregistrera fartygen under nationell flagg. Utredaren föreslog att ett svenskt tonnageskattesystem skulle införas för att ge den svenska handelssjöfarten konkurrenskraftiga villkor.

Utredningen gjorde bedömningen att rederiernas möjligheter att köpa och sälja fartyg av kommersiella skäl skulle underlättas i ett system med tonnageskatt.

Utredningens förslag innebar att ett fartyg ska ha en nettodräktighet på minst 100 och att den strategiska och ekonomiska ledningen av fartyget ska finnas i Sverige för att fartyget ska kunna beskattas i ett system med tonnageskatt. Ett ytterligare krav för att komma ifråga för tonnageskatt är att verksamheten som fartygen används i kan utsättas för internationell konkurrens.

Givet att ovan ställda krav uppfylls kan både last- och passage-rarfartyg, enligt förslaget, komma i fråga för tonnageskatt. Samtliga företag inom en koncern som bedriver verksamhet som är kvalificerad för tonnageskatt måste enligt utredningens förslag välja samma beskattningssystem. Ett rederis val av beskattningssystem skulle enligt utredningens förslag gälla under tio år.

Enligt direktiven skulle utredningen även ta ställning till hur försäljning av fartyg och andra anläggningstillgångar bör behandlas. Dagens skattesystem<sup>4</sup> innebär att det är möjligt att skriva av, bland annat fartyg, med belopp som kraftig överskrider vad som är motiverat utifrån den faktiska värdeminskningen och fartygets ekonomiska livslängd. Om ett överavskrivet fartyg säljs tas dock vinsten i förhållande till det skattemässiga restvärdet upp till beskattning om rederiet inte samma år investerar i nytt tonnage av motsvarande värde.

Vid ett byte från bolagsskatt till tonnageskatt måste sådana skatteskulder beaktas för att inte den uppskjutna skatten ska bli en faktisk skattelättnad.

---

<sup>4</sup> Inkomstskattelagen (1999:1229) 18 kap. 13 och 17 §§.

För att hantera detta föreslår utredningen att när ett bolag går in i tonnagebeskattningen ska det beräknas ett ekonomiskt restvärde och ett skattemässigt värde på respektive tillgång. Skillnaden mellan de båda värdena utgör den skattemässiga överavskrivningen. Den skattemässiga överavskrivning ska därefter beskattas om fartyg och andra inventarier som innehafts före inträdet avyttras efter inträdet i tonnagebeskattningen. Beskattning föreslås dock inte om företaget under beskattningsåret förvärvar fartyg som används i den tonnagebeskattade verksamheten till ett värde som motsvarar de försålda tillgångarnas restvärde. Om fartyg inte avyttras ska den latent skatteskulden skrivas av med tio procent per år under en tioårsperiod.

Majoriteten av utredningens experter stod bakom ett särskilt yttrande där man invände mot ovanstående förslag som man ansåg allt för förmånligt för rederinäringen. Den aktuella latent skatteskulden som teoretiskt skulle kunna efterskänkas beräknades 2006 uppgå till 2,4 miljarder kronor. I reservationen angavs också att något liknande stöd med en avskrivning av den latent skatteskulden inte varit aktuell i övriga europeiska länder i samband med att system med tonnageskatt införts.

Sett över en konjunkturcykel gör utredningen bedömningen att ett system med tonnageskatt jämfört med dagens skattesystem inte skulle innebära någon skillnad ur ett statsfinansiellt perspektiv.

De statsfinansiella konsekvenserna av utredningens förslag till hantering av överavskrivningar är enligt utredningen helt beroende av i vilken grad rederierna väljer att åter- och nyinvestera i sin fartygsflotta. Förslaget tar bort incitamenten att återinvestera för att slippa beskattningseffekter. I den mån man väljer att inte återinvestera innebär förslaget en negativ påverkan på statsfinanserna. Samtidigt har rederinäringen hävdade att ett system med tonnageskatt är en av förutsättningarna för att verksamheten ska kunna bibehållas och utvecklas i Sverige.

Betänkandet har remissbehandlats och frågan om tonnageskatt bereds inom Regeringskansliet.

### 2.3.8 Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning

I december 2009 överlämnades betänkandet *Sjöarbetskonventionen – om Sveriges anslutning* (SOU 2009:95). Den särskilde utredaren har haft till uppdrag att föreslå de författningsändringar som behö-

ver göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention. Syftet med sjöarbetskonventionen är att införa ett samlat regelverk med alla aktuella internationella krav på arbets- och levnadsförhållanden till sjöss. Förslaget har remissbehandlats och bereds vidare inom Regeringskansliet.

### 2.3.9 Studie om Sveriges sjöfartssektor

Tillväxtanalys fick i september 2009 i uppdrag av regeringen att genomföra en analys av de näringspolitiska förutsättningarna för det svenska maritima klustret. Rapporten *Sveriges sjöfartssektor – En viktig del i en svensk maritim strategi* lämnades till Näringsdepartementet den 31 mars 2010.

Rapporten innehåller en beskrivning och analys av sjöfartssektorns betydelse för samhällsekonomin. Vidare har sjöfartssektorns konkurrenskraft och näringspolitiska förutsättningar analyserats. Slutligen finns ett antal förslag på åtgärder för att stärka och utveckla konkurrenskraften.

Näringsdepartementet har skickat rapporten på remiss och svaren lämnades den 23 augusti 2010.

### 2.3.10 Transportforskningsutredningen

Den 10 december 2009 tillsatte regeringen en särskild utredare med uppdrag att ta fram en strategi med förslag på förbättrad samverkan om forskning och innovation för utveckling mot ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem.

I delbetänkandet *Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen* (SOU 2010:27) som lämnades i april 2010 föreslår utredaren en tydligare ansvarsfördelning mellan ett antal utpekade myndigheter vad gäller forskningsfrågor. När det gäller Sjöfartsverket föreslår utredaren att verket får ansvar och budget på 13 miljoner kronor årligen för sjöfartsrelaterad forskning och innovation. Utredningen ska lämna sitt slutbetänkande i oktober 2010.

### 2.3.11 Besiktning av fartyg som för svensk flagg

Regeringen uppdrog den 21 december 2009 åt Transportstyrelsen att lämna förslag för att effektivisera och skapa en större flexibilitet för besiktning av fartyg som för svensk flagg. Enligt regeringens beslut ska Transportstyrelsen bland annat överlåta flera delar av besiktningen av fartyg till så kallade erkända organisationer, till exempel klassificeringssällskap.

En delrapport har lämnats till regeringen i juni 2010. Av rapporten framgår att flera delar av besiktningen av lastfartyg i internationell trafik kan delegeras. Däremot när det gäller passagerarfartyg anser Transportstyrelsen att denna tillsyn inte bör delegeras.

En ökad delegering kommer enligt Transportstyrelsen att innebära att myndighetens kompetens minskar vilket kan drabba tillsynen men också regelarbetet samt det internationella arbetet.

Transportstyrelsen ska lämna en slutrapport den 31 december 2010.

### 2.3.12 Arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag

En särskild utredare har fått i uppdrag att överväga och lämna förslag på vilka åtgärder som behöver vidtas för att i svensk rätt genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv om arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag (dir. 2009:85). Utredaren ska redovisa uppdraget senast den 10 december 2010.

Syftet med EU-direktivet är bland annat att skydda arbetstagare som hyrs ut av bemanningsföretag samt att effektivt bidra till att skapa arbetstillfällen och utveckla flexibla arbetsformer. Direktivet ska vara införlivat i medlemsstaterna senast den 10 december 2011.

## 2.4 Utredningar och aktörer inom den svenska sjöfartsforskningen

### 2.4.1 Utredningar om forskning och innovationer

De statliga utredningar som främst har lyft fram behoven av sjöfartsforskning är den Sjöfartspolitiska utredningen, *Svensk sjöfart – Näring för framtiden* (SOU 1995:112) samt Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation, *Svensk sjöfartsnäring – hot och möjligheter* (SOU 1998:129).

Sjöfartspolitiska utredningen ansåg att berörda statliga myndigheter som Sjöfartsverket, dåvarande NUTEK och Kommunikationsforskningsberedningen (KFB) skulle ta fram samlade planer för forskning och innovation. Vidare ansåg utredningen att förslagen borde anpassas till EU:s ramprogram för forskning. Utredningen pekade också på det stora behovet av att bygga upp vad man kallade ett Sjöfartens kompetenscentrum samt tillföra statliga resurser under förutsättning att näringslivet också bidrog med motsvarande medel. Ungefär samma synpunkter framfördes 1998 av Utredningen om sjöfartens struktur- och kapitalsituation.

KFB utarbetade 1998 tillsammans med berörda aktörer ett forskningsprogram för sjöfart med anknytning till EU:s ramprogram. Sjöfartsforskningen överfördes 2000 till det då nybildade Vinnova.

Förlisningen av m/s Estonia 1994 fick till följd att forskningen blev mer inriktad på sjösäkerhet, bland annat har frågor om överlevnadsdräkter, räddningskorgar och brandsläckningssystem behandlats. År 2005 gav regeringen Vinnova uppgiften att mer i detalj undersöka m/s Estonias sjunkförlopp och kunskaperna från undersökningen har utgjort en viktig del i genomfört sjösäkerhetsarbete. Vidare resulterade arbetet i att ett datorbaserat simuleringsverktyg togs fram.

Under 2003 redovisade Vinnova och Sjöfartens analysinstitut studien *Svensk sjöfartsnärings innovationssystem – i går, i dag och i morgon* (2003:04). I studien beskrivs bland annat hur den svenska sjöfartsnärings tar tillvara innovationer.

#### 2.4.2 Aktörer inom forskning och innovationer

Sjöfartsverket har med hjälp av forskning och innovationer utvecklat teknik inom sjöfarten i samarbete med svensk industri. Ett särskilt uppmärksammat arbete gjorde Sjöfartsverket genom att som första sjöfartsmyndighet i världen utveckla en katalytisk avgasrening på arbetsfartyget Baltica.

Företag inom sjöfartsnärings har också genom forskning och innovationer tagit fram exempelvis roro-konceptet samt utvecklat höghastighetsfartyg, lasthanteringsystem och propellersystem.

Drygt ett trettiotal institutioner i Sverige arbetar med behovsmotiverad sjöfartsforskning, bland annat Chalmers, SSPA, Sveriges tekniska forskningsinstitut, Kungliga tekniska högskolan, Totalför-



svarets forskningsinstitut, Statens väg- och transportforskningsinstitut, TFK, Linköpings universitet, Lunds universitet, Luleå tekniska högskola, Högskolan i Kalmar samt World Maritime University i Malmö.

En annan aktör är Lighthouse – sjöfartens kompetenscentrum som, på initiativ av Sveriges redareföreningen, bildades 2007 och är ett samarbete mellan Chalmers, Handelshögskolan i Göteborg och redareföreningen. Sjöfartsverket och Vinnova stödjer verksamheten ekonomiskt. Under 2010 har Lighthouse utvärderats av en internationell panel. I utvärderingen konstateras att Lighthouse har en viktig roll för den svenska sjöfartsutvecklingen. Man pekar också på behovet av att koppla samman företagen och forskarna på ett bättre sätt än i dag.

Sjöfartsverket har under de senaste åren tagit på sig en alltmer samordnande roll för sjöfartsforskningen. En väsentlig del i Sjöfartsverkets arbete är den projektdatabas för sjöfartsforskning som inrättats.

Uppgifter om delar av den årliga finansieringen av den svenska transportforskningen finns redovisade av Vinnovas samordningsorgan Transam, men uppgifter saknas om hur stor del som är sjöfartsforskning. Sjöfartsverket har dock uppskattat att staten i dag satsar omkring 30–40 miljoner kronor årligen på sjöfartsforskningen. De största finansiärerna har varit Vinnova och Sjöfartsverket. Den angivna summan motsvarar cirka 3–4 procent av de samlade statliga medlen som avsätts för transportforskning.

## 2.5 Utbildning, utbildningsplatser och rekrytering

Det finns i dag två sjöfartshögskolor som utbildar sjöbefäl, Linnéuniversitetet och Chalmers. Dessa högskolor har behov av platser för fartygsförlagd utbildning eftersom studenterna ska ha sammanlagt cirka ett års praktik fördelat under fyra års studier. Vidare finns det ett tiotal gymnasieskolor med sjöfartsprogram med behov av så kallad arbetsplatsförlagd utbildning. Gymnasieeleverna behöver 16 veckors praktik under tre års studier.

De rederier som beviljas sjöfartsstöd har en skyldighet att tillhandahålla utbildningsplatser. I 2 § förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd anges att utbildningsplatser ska ställas till förfogande enligt Sjöfartsverkets anvisningar. Några sådana anvisningar finns dock inte framtagna. Rederinämnden har däremot i oktober 2003

beslutat om en intern rekommendation gällande minsta antal elever per fartyg i enlighet med tabell 2.1.

**Tabell 2.1** Minsta antal elever per fartyg för att fartyget ska beviljas sjöfartsstöd

Antal befattningar	Antal elever
1–15	1
16–30	2
31–200	3
201–500	4
501–	5

*Källa:* Rederinnämnden.

Även fartyg som inte omfattas av sjöfartsstödet, exempelvis en del svenska rederiers utlandsflaggade fartyg tillhandahåller utbildningsplatser.

Sjöfartens utbildningsinstitut (SUI) svarar för hanteringen av utbildningsplatser. SUI har avtal med de två sjöfartshögskolorna och fördelar tillgängliga utbildningsplatser till studenter vid aktuella högskolor. I mån av tillgång fördelas även platser till elever vid gymnasieskolor. SUI fördelar också utbildningsplatser på utlandsflaggade fartyg ägda av svenska rederier.

Varje utbildningsplats kan användas för flera olika elever under ett år beroende på rekommenderad maxtid för utbildning på ett visst fartyg. Tillgången på hyttplatser avgör i allmänhet hur många elever ett fartyg kan ta ombord samtidigt. En annan begränsning är att två elever från samma årskurs inte bör vara ombord samtidigt enligt riktlinjerna för placering. Rederierna har i samråd med skolorna och SUI utformat dessa riktlinjer i syfte att få en hög kvalitet på praktiken.

Regeringen gav den 16 oktober 2008 Sjöfartsverket i uppdrag att tillkalla en särskild expertgrupp med uppgift att verka för ökad rekrytering till sjöfartssektorn. Den 31 mars 2010 lämnades en redovisning till Näringsdepartementet med förslag till *Handlingsplan för ökad rekrytering av personal till Sjöfartssektorn* (Sjöfartsverket Dnr 08-03114).

Handlingsplanen innehåller en beskrivning av möjligheterna att rekrytera personal inom sjöfartssektorn. De förslag som ges i handlingsplanen är uppdelade i tre temaområden; attityder, utbild-

ning och regeländringar. Av rapporten framgår att en av de mer brådskande frågorna handlar om åtgärder för att säkerställa tillräckligt många praktikplatser ombord på fartyg. Rapporten har remitterats och frågorna bereds vidare inom Regeringskansliet.

## 3 Sjöfartens utveckling

I detta kapitel beskrivs inledningsvis den ökade rörligheten för varor, tjänster och arbetskraft samt utvecklingen av sjötransporter till och från Sverige. Vidare beskrivs hur antalet svenskflaggade fartyg har varierat genom åren samt utvecklingen av antalet utlandsflaggade fartyg som svenska rederier kontrollerar. Därefter redovisas antalet TAP-anställda ombord på svenskflaggade fartyg. Avslutningsvis beskrivs utvecklingen av svenska sjötransportföretag, dess lönsamhet samt utvecklingen av sjöfartsstödet. En jämförelse har också gjorts av lönsamheten inom sjöfartsbranschen med den inom några andra branscher.

### 3.1 Ökad rörlighet av varor, tjänster och arbetskraft

Under de senaste årtiondena har det skett en ökad internationell ekonomisk integration. Sjöfartsnäringen är en av de mest internationella näringarna. En stor del av sjötransporterna går mellan två eller flera länder och tillhandahållandet av transporten kan involvera ett stort antal aktörer från olika länder.

Nya länders inträde på världsmarknaden och utvidgningen av EU till 27 länder innebär att arbetskraften i Sverige utsätts för ökad konkurrens från länder med lägre lönenivåer.

Produktion av varor och i viss mån även av tjänster har som en följd av den ökade internationaliseringen i större utsträckning flyttats från Sverige till lågkostnadsländer. Även arbetskraftens rörlighet över nationsgränser har ökat. Exempelvis har det inom flera olika branscher blivit vanligt att företag från andra europeiska länder bedriver verksamhet i Sverige under kortare eller längre tid.

Ett öppnare och flexiblere system för arbetskraftsinvandring har också varit en aktuell politiskt fråga i Sverige som lett till

förändrade regler för att göra det lättare för arbetsgivare att rekrytera utländsk arbetskraft.

Sjöfarten är en näring som under lång tid bedrivits i konkurrens med andra länder. Sjömän från lågkostnadsländer har varit beredda att arbeta för lägre löner än de sjömän som kommer från sjöfartsnationer i västvärlden. Skillnader i bland annat bemanningskostnader har medfört att vissa svenska rederier har engagerat sig i ägande och drift av fartyg under utländsk flagg.

### 3.2 Sjötransporter till och från Sverige

Sjötransporter till och från Sverige utgör en viktig del av den svenska transportförsörjningen. En mycket stor andel av Sveriges totala export- och importvolymerna mätt i ton transporteras under någon del av transportkedjan med fartyg.

Det finns flera typer av sjötransporter. Till exempel används containrar till många av de långväga transportererna av gods till och från dagligvaruhandeln samt inom skogs-, konfektions-, och fordonsbranschen. Svenska rederier arbetar i begränsad omfattning med långväga containertransporter.

Transporter av nya fordon går vanligtvis med särskilda fordonstransportfartyg. Här är transportlösningarna i princip standardiserade men logistikupplägget är ofta anpassat efter kundens behov.

Oljetransporter kan delas in i flera olika segment till exempel råoljetransporter samt oljeprodukttransporter från raffinaderierna. Transporter för mellanlagring i Sverige av olika former av olja förekommer också.

Roro-trafiken är mest förekommande på västkusten och i Bottniska Viken. Skogsindustriprodukter utgör en väsentlig andel av godsvolymerna. Vissa passagerarfartyg, så kallade ropax-fartyg, transporterar också gods.

Trafiken med torrlastfartyg domineras i hög utsträckning av transportererna till och från Norrland. Här svarar skogsindustrin för en stor andel av trafiken.

Enligt Sjöfartsverket<sup>1</sup> uppgick omfattningen av exporterat och importerat gods som hanterades i svenska hamnar 2009 till 144 miljoner ton. Av detta transporterades 111 miljoner ton med lastfartyg och resterande 33 miljoner ton med passagerarfartyg eller järnvägsfärjor. Jämfört med 2008 var detta en minskning med 12

---

<sup>1</sup> Sjöfartens utveckling 2009.

procent vilken till största delen gällde volymerna av importerat gods.

Antalet anlöp till svenska hamnar har under perioden 2000–2009 varit relativt konstant. Under samma period har dock fartygen blivit större. Av tabell 3.1 framgår antalet anlöp<sup>2</sup> till svenska hamnar med utrikes och inrikes trafik under perioden. Anlöpen är uppdelade på lastfartyg respektive passagerarfartyg.

Passagerarfartyg, containerfartyg och kemikaliefartyg har trots lågkonjunkturen ökat sina anlöp 2009 jämfört med 2008. Detta innebär att det totala antalet anlöp under 2009 i stort sett är oförändrat trots en omfattande minskning av antalet anlöp med övriga fartyg.

**Tabell 3.1** Antal anlöp till svenska hamnar med utrikes och inrikes trafik, samtliga flaggor under perioden 2000–2009

År	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Summa anlöp
2000	40 213	75 364	115 577
2001	36 576	76 155	112 731
2002	31 298	82 358	113 656
2003	32 444	84 739	117 183
2004	31 490	82 548	114 038
2005	29 741	92 784	122 525
2006	28 138	89 867	118 005
2007	28 610	90 847	119 457
2008	27 442	91 518	118 960
2009	23 650	94 410	118 060

Källa: Sjöfartsverket.

<sup>2</sup> Sjöfartsverkets statistik över antal anlöp baseras på uppgifter från farledsdeklarationerna.

Av tabell 3.2 framgår antalet anlöp till svenska hamnar med utrikes och inrikes trafik under perioden 2000–2009 uppdelat på fartyg som seglar under svensk respektive utländsk flagg.

**Tabell 3.2** Antal anlöp till svenska hamnar med utrikes och inrikes trafik, fördelat på svensk och utländsk flagg under perioden 2000–2009

År	Svensk flagg	Utländsk flagg	Summa anlöp
2000	32 659	82 918	115 577
2001	32 337	80 394	112 731
2002	30 996	82 660	113 656
2003	35 360	81 823	117 183
2004	36 313	77 725	114 038
2005	38 583	83 942	122 525
2006	36 689	81 316	118 005
2007	38 886	80 571	119 457
2008	45 351	73 609	118 960
2009	41 602	76 458	118 060

Källa: Sjöfartsverket.

Av tabell 3.3 nedan framgår fördelningen av det totala antalet anlöp under 2009 för lastfartyg och passagerarfartyg uppdelat på fartygens flaggstatstillhörighet.

**Tabell 3.3** Antal anlöp till svenska hamnar med utrikes och inrikes trafik 2009, fördelade på flaggstat

Flaggstat	Lastfartyg	Passagerarfartyg	Summa
Sverige	6 351	34 697	41 048
Danmark	1 149	44 159	45 308
Finland	1 142	2 245	3 387
Norge	2 045	3 322	5 367
Tyskland	2 271	982	3 253
Nederländerna	3 341	64	3 405
Bahamas	2 263	740	3 003
Gibraltar	-	1 193	1 193
Malta	922	50	972
Cypern	1 114	646	1 760
Övriga	4 671	4 693	9 364
Totalt	23 650	94 410	118 060

Källa: Sjöfartsverket.

### 3.3 Förändringar i det svenska fartygsregistret

Alla svenska fartyg som är minst 12 meter långa och minst 4 meter breda ska vara registrerade i fartygsregistret. De minsta fartygen har därmed en bruttodräktighet om cirka 20. Bruttodräktighet är ett storleksmått som avser volymen i ett fartygs slutna rum.

Under den senaste tioårsperioden har antalet svenskflaggade handelsfartyg över 100 brutto varit i stort sett oförändrat. Av de 409 handelsfartyg över 100 brutto som fanns i registret den 31 december 2009 var drygt hälften passagerarfartyg (217 fartyg) och övriga lastfartyg (192 fartyg).

Det är dock främst fartygen över 500 brutto som är utsatta för internationell konkurrens. I tabell 3.4 redovisas utvecklingen av antal handelsfartyg i det svenska fartygsregistret med en bruttodräktighet om minst 500 brutto. Med handelsfartyg avses här skepp som används för transporter av varor eller passagerare. Fiskefartyg och specialfartyg som exempelvis pråmar, isbrytare, bogser- och bärgningsfartyg har därmed inte tagits med i tabellen. Undantagna är också fartyg ägda av staten samt fartyg som klassificerats som fritids-, restaurang-, logementsskepp eller liknande.

**Tabell 3.4** Antal registreringar, avregistreringar samt totalt antal fartyg den 31/12 i det svenska fartygsregistret, fartyg om minst 500 brutto

År	Registreringar	Avregistreringar	Totalt
2000	6	12	190
2001	9	8	191
2002	22	14	199
2003	24	19	204
2004	14	20	198
2005	17	13	202
2006	31	27	206
2007	18	18	206
2008	16	14	208
2009	4	19	193

Källa: Transportstyrelsen.

Som framgår av tabellen har antalet svenskflaggade fartyg över 500 brutto minskat under det senaste året. Under 2009 flaggades 19 handelsfartyg om 500 brutto eller större ut. Samtliga avregistreringar gällde lastfartyg. För 11 av dessa fartyg framgår inte nytt registreringsland. I de fall där nytt registreringsland framgår flaggades



fem fartyg in till Danmark, ett till Färöarna, ett till Gibraltar och ett till Norge.

Trenden med utflaggningar har fortsatt under början av 2010. Fram till och med den 1 september 2010 har 14 handelsfartyg avregistrerats. Under samma period har fyra nyregistreringar ägt rum. Av de avregistrerade fartygen är åtta kemikalietankfartyg. Flera av de utflaggade fartygen har registrerats i Danmark.

### 3.4 Svenska och utländska fartyg i svensk regi

Antalet fartyg som opereras kommersiellt av svenskkontrollerade rederier är fler än de fartyg som är registrerade i det svenska registret. Av tabell 3.5 framgår utvecklingen av den svenskkontrollerade handelsflottan under perioden 2000–2009. Den första kolumnen i tabellen beskriver antalet fartyg med en bruttodräktighet om minst 300 som är registrerade i det svenska fartygsregistret och därmed seglar under svensk flagg. Den utlandsflaggade svenska handelsflottan består av fartyg som ägs av rederier eller personer med hemvist i Sverige eller med mycket stark koppling till Sverige. Till den senare kategorin hör även fartyg som hyrts in av svenska rederier på avtal som sträcker sig över ett år eller längre.

**Tabell 3.5 Den svenskkontrollerade handelsflottans utveckling fördelat på svensk och utländsk flagg, fartyg om minst 300 brutto**

År	Svensk flagg	Utländsk flagg	Totalt
2000	228	350	578
2001	222	361	583
2002	219	349	568
2003	226	341	567
2004	228	343	571
2005	229	339	568
2006	226	342	568
2007	203	379	582
2008	232	330	562
2009	240	354	594

*Källa:* Lighthouse och Sveriges redareförening, Svensk sjöfart – nyckeltal januari 2010.

### 3.5 Antal sjömän på svenskflaggade lastfartyg

Totalt fanns det den 31 december 2009 cirka 12 000 sjömän på fartyg i den svenska handelsflottan som mönstrat på minst en gång under året. Av dem var drygt 5 000 mönstrade på lastfartyg. Antalet TAP-anställda uppgick 2009 till cirka 680 personer. Samtliga TAP-anställda på svenska lastfartyg under 2009 kom från Filippinerna.

Av tabell 3.6 framgår utvecklingen av totalt antal sjömän och antal TAP-anställda på svenskflaggade lastfartyg under perioden 2000–2009.

**Tabell 3.6** Antal sjömän på svenskflaggade lastfartyg varav TAP-anställda, per den 31 december

År	Antal sjömän <sup>3</sup>	Varav TAP-anställda			Totalt TAP
		fartygsbefäl	maskinbefäl	manskap	
2000	5 977	80	50	353	483
2001	5 486	98	59	361	518
2002	5 603	122	99	380	601
2003	5 718	146	93	494	733
2004	5 653	141	102	519	762
2005	5 503	142	103	525	770
2006	5 582	159	99	545	803
2007	5 672	142	108	583	833
2008	5 916	163	131	556	850
2009	5 393	131	119	432	682

*Källa:* Transportstyrelsen (antal sjömän) samt Lighthouse och Sveriges redareförening, Svensk sjöfart – nyckeltal januari 2010 (övriga uppgifter).

<sup>3</sup> Avser fartygsbefäl, maskinbefäl, manskap däck, manskap maskin och intendentur med minst en registrerad mönstring på svenskflaggat lastfartyg (kod 11–61) om minst 500 brutto i vidare fart än inre.

### 3.6 Sjötransportföretag

Utvecklingen av antalet sjötransportföretag samt företagens omsättning och antal anställda under perioden 1999–2008 framgår av tabell 3.7. Redovisningen utgår från den svenska näringsgrensindelningen.<sup>4</sup>

**Tabell 3.7** Antal svenska sjötransportföretag jämte antal anställda samt omsättning i miljoner kronor

År	Antal företag	Antal anställda	Omsättning, mnkr
1999	618	12 820	29 555
2000	670	13 157	31 219
2001	660	11 678	32 876
2002	712	12 381	30 925
2003	732	12 686	32 526
2004	775	12 900	34 514
2005	790	12 992	40 000
2006	818	12 601	41 375
2007	822	13 168	40 880
2008 <sup>5</sup>	655	14 346	39 184

Källa: SIKA<sup>6</sup> (1999–2007) och PricewaterhouseCoopers (2008).

Av det totala antalet sjötransportföretag erhöll 67 stycken rederier statligt sjöfartsstöd 2008. Utvecklingen av antal rederier som fått sjöfartsstöd under perioden 2000–2008 framgår av tabell 3.8. Av tabellen framgår att omsättningen för dessa rederier har ökat under perioden samtidigt som det totala antalet rederier som fått stöd minskat vilket innebär en koncentration till färre men större rederier.

<sup>4</sup> Tabellen bygger på SNI 92 och SNI 2002 koderna 61101, 61102 och 61200. Dessa koder motsvarar företag som transporterar passagerare och gods på såväl hav som inre vattenvägar.

<sup>5</sup> Avser delvis ett annat urval än perioden 1999–2007.

<sup>6</sup> Transportbranschen – hur står det till?, SIKA 2009:6, tabell 2 och 3B.

**Tabell 3.8** Antal rederier som har fått sjöfartsstöd samt deras omsättning

År	Antal rederier	Omsättning, mnkr
2000	88	29 271
2001	86	29 283
2002	93	28 313
2003	88	28 087
2004	87	30 887
2005	83	35 455
2006	74	35 563
2007	71	37 547
2008	67	42 878

Källa: Rederinämnens årliga redovisning till Regeringskansliet.

Från och med 1 oktober 2001 började nya regler för sjöfartstödet att gälla som innebar att även passagerarfartyg inkluderades samt att stödnivåerna höjdes till full kompensation för inkomstskatt och sociala avgifter.

Under 2009 har sjöfartsstöd på drygt 1,9 miljarder kronor tillgodoförts arbetsgivaren genom kreditering av rederiernas skattekonto<sup>7</sup>.

Av tabell 3.9 framgår hur omfattningen av sjöfartstödet utvecklats under de senaste tio åren samt hur många fartyg som fått stöd.

**Tabell 3.9** Sjöfartsstödet utveckling 1999–2009

År	Antal fartyg	Miljoner kronor
1999	201	434
2000	207	527
2001	227	505
2002	233	1 559
2003	237	1 537
2004	221	1 677
2005	210	1 699
2006	211	1 705
2007	221	1 772
2008	221	1 892
2009	202	1 926

Källa: Rederinämden.

<sup>7</sup> Konto upprättat enligt 3 kap. 5 § skattebetalningslagen (1997:483).

### 3.7 Lönsamheten inom sjöfartssektorn

PricewaterhouseCoopers har på uppdrag av utredningen kompletterat de ekonomiska nyckeltal för sjöfartssektorn som tagits fram av Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA). Kompletteringen avser 2008 och innehåller även en jämförelse mellan sjöfartssektorn och ett antal andra branscher. Jämförelsen med andra branscher redovisas i avsnitt 3.8.

I tabell 3.10 nedan redovisas utvecklingen av avkastning på totalt kapital och avkastning på eget kapital inom sjöfartssektorn under perioden 1999–2008. Uppgifterna avser sjötransportföretag<sup>8</sup>.

**Tabell 3.10 Utvecklingen av lönsamheten inom sjöfartssektorn 1999–2008**

År	Avkastning total kapital <sup>9</sup> , procent	Avkastning eget kapital <sup>10</sup> , procent
1999	9,5	12,5
2000	8,5	3,3
2001	6,7	3,3
2002	7,0	7,9
2003	8,3	13,6
2004	10,1	19,0
2005	10,3	19,7
2006	11,4	22,3
2007	6,4	11,8
2008	6,0	7,8

Källa: SIKA<sup>11</sup> (1999–2007) och PricewaterhouseCoopers (2008).

### 3.8 Jämförelse av sjöfartssektorn med andra branscher

SIKA har under en rad år bland annat jämfört lönsamheten inom olika delar av transportbranschen. Inom ramen för denna utredning har jag uppdragit åt PricewaterhouseCoopers att komplettera SIKA:s studier med två branscher utanför transportsektorn. De

<sup>8</sup> Tabellen bygger på SNI 92 och SNI 2002 koderna 61101, 61102 och 61200. Dessa koder motsvarar företag som transporterar passagerare och gods på såväl hav som inre vattenvägar.

<sup>9</sup> Justerat rörelseresultat efter finansiella intäkter dividerat med summa tillgångar.

<sup>10</sup> Justerat nettoresultat dividerat med justerat eget kapital (eget kapital + obeskattade reserver – latent skatteskuld).

<sup>11</sup> Transportbranschen – hur står det till?, SIKA 2009:6, tabell 8C.

båda branscherna är stålindustrin och skogsindustrin. Av tabell 3.11 framgår vissa nyckeltal för de aktuella branscherna under perioden 2005–2008.

**Tabell 3.11 Avkastning på eget kapital<sup>12</sup>, procent, inom ett antal branscher<sup>13</sup> under perioden 2005–2008**

År	2005	2006	2007	2008
Sjöfart	19,7	22,3	11,8	7,8
Lufttransport	-49	-12,4	14,9	-10,2
Vägtransport	31,4	24,9	20,0	11,8
Järnvägstransport	2,3	2,4	14,2	-1,1
Stålindustri	27	38,7	36,3	17,5
Skogsindustri	10,5	20,7	12,5	18,4

Källa: PricewaterhouseCoopers.

I jämförelsen ovan ingår svenska företag som bedriver såväl reguljär som icke reguljär sjötrafik med både passagerare och gods. I beräkningen för 2008 var antalet företag inom gruppen sjöfart 655 stycken. Detta kan jämföras med antalet företag som fick sjöfartsstöd under samma år vilket var 67 stycken.

PricewaterhouseCoopers har även separat analyserat de företag som fick sjöfartsstöd under 2008. Avkastningen på eget kapital för dessa bolag uppgick 2008 till 16 procent inklusive sjöfartsstödet. En beräkning av avkastningen på eget kapital exklusive sjöfartsstödet visar på en negativ avkastning på eget kapital under 2008 för de aktuella bolagen. Sammantaget tyder detta på att de aktuella bolagen är beroende av stödet för att få en positiv avkastning. Slutsatsen är baserad på det aggregerade resultatet för samtliga företag som erhöll sjöfartsstöd. Detta innebär sannolikt att det finns variationer i resultatnivån och därigenom också i vilken utsträckning enskilda företag är beroende av sjöfartsstödet för att uppnå ett positivt resultat.

För sjöfartsbranschen som helhet kan konstateras att avkastningen, inklusive sjöfartsstödet för de aktuella bolagen, under perioden har legat i paritet eller strax under lönsamheten i övriga branscher. Detta med undantag för luftfarten där avkastningen under tre av de fyra aktuella åren varit negativ.

<sup>12</sup> Justerat nettoresultat (resultat efter finansnetto justerat för jämförelsestörande poster) dividerat med justerat eget kapital (eget kapital + obeskattade reserver – latent skatteskuld).

<sup>13</sup> SNI 2007: Sjötransport 50101, 50102, 5201, 50202, 50301, 50302, 50401 och 50402 Lufttransport 51101 och 51211, Järnvägstransport 49100, 49200 och 52219, Vägtransport 49410 och 49420, Skogsindustri 17, Stålindustrin 24.

## 4 Internationell översikt

I detta kapitel redogör jag för de två internationella organisationerna International Maritime Organization (IMO) samt International Labour Organization (ILO). Vidare redovisar jag sjöfartspolitiska åtgärder som vidtagits i Danmark, Finland, Nederländerna, Norge, Storbritannien och Tyskland.

### 4.1 IMO

IMO är ett av FN:s fackorgan och har 169 medlemsstater. Huvuduppgiften för IMO är att utveckla och upprätthålla ett heltäckande regelverk för sjöfarten och dess uppdrag omfattar säkerhet, miljö, juridiska frågor, tekniskt samarbete, sjöfartsskydd och effektivitet inom sjöfarten. IMO har antagit en rad konventioner och rekommendationer som Sverige har förbundit sig att följa. Dessa har därför införlivats i svenska författningar. De för denna utredning mest relevanta konventionerna är:

- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). SOLAS innehåller bestämmelser om hur fartyg ska vara konstruerade för att vara så säkra som möjligt och omfattar bland annat frågor om brandskydd och stabilitet.
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). MARPOL innehåller bestämmelser som ska förhindra att fartyg förorenar miljön. I konventionen regleras bland annat hur fartyg ska vara konstruerade och hur transport av oljeprodukter och andra farliga kemikalier ska gå till.
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW). STCW beskriver utbildning för sjöpersonal. Sverige antog konventionen i början

av 1980-talet och den har sedan dess utgjort grunden för i stort sett all utbildning som bedrivs för sjömän.

- Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL). Konventionens huvudsyfte är att undvika onödiga förse-ningar i sjötrafiken, att stödja samarbete mellan regeringar och att säkerställa högsta möjliga grad av enhetlighet i formaliteter och andra förfaranden.

## 4.2 ILO

ILO har 182 medlemsstater och är ett av FN:s fackorgan. ILO har en struktur som innebär att medlemsstaterna inte enbart företräds av sina regeringar utan också av representanter för arbetsgivare och arbetstagare. Verksamheten i ILO drivs av de tre organen: Internationella arbetskonferensen, Styrelsen och Internationella arbetsbyrån.

ILO:s huvuduppgift är att utarbeta konventioner om normer för arbetslivet. Normerna får oftast formen av en konvention som är avsedd att ratificeras av medlemsländerna eller en rekommendation avsedd att beaktas vid lagstiftningen eller på annat sätt, men utan den bindande verkan som en konvention har.

Beslut om konventioner fattas av arbetskonferensen. För att ett förslag till konvention ska godtas krävs minst två tredjedels majoritet.

Medlemsstaterna blir, som huvudregel, inte automatiskt bundna av en konvention, utan måste själva avgöra om det är möjligt för dem att ratificera konventionen. Enligt ILO:s stadga ska antagandet av en ny konvention eller rekommendation inte i något fall påverka någon lag som tillerkänner arbetstagare mer gynnsamma villkor än de i konventionen eller rekommendationen. Konventionen blir bindande endast för de medlemsstater vars ratifikation har registrerats.

Enligt ILO:s stadga, artikel 37, är det FN:s Internationella domstol som svarar för tolkningen av ILO antagna konventioner. Internationella domstolen har endast tolkat ILO konventioner i ett fall, 1932, så denna möjlighet har ingen praktisk betydelse.

De länder som ratificerat en konvention är skyldiga att till Internationella arbetsbyrån rapportera om tillämpningen av konventionens bestämmelser. Ländernas tillämpningsrapporter



granskas av oberoende jurister i ILO:s expertkommitté för tillämpning av konventioner och rekommendationer. Expertkommittén utarbetar årligen en rapport som belyser problem vid genomförandet av ILO:s normer i länderna och drar slutsatser om tillämpningen.

Ett särskilt klagomålsförfarande har inrättats inom ILO rörande föreningsfriheten. Det finns en särskild kommitté som granskar sådana klagomål. Om konsensus uppnås kan kommittén föreslå ILO:s styrelse att vidta åtgärder. Det finns dock inga sanktionsmöjligheter gentemot länder som inte följer antagna konventioner.

Den svenska ILO-kommittén är en myndighet under Arbetsmarknadsdepartementet. Kommittén består av ledamöter som representerar regeringen samt arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer. ILO-kommittén är regeringens beredningsorgan i ILO-frågor. I detta ingår bland annat att bistå regeringen vid utarbetande och godkännande av nya konventioner samt vid tillämpningen av de ILO-konventioner som Sverige ratificerat.

### 4.3 Sjöfartspolitik i vissa europeiska länder

För att få en bild av förhållandena i andra europeiska länder har utredningen låtit göra en kartläggning<sup>1</sup> av villkoren för rederinäringen i ett antal länder. Kartläggningen har utöver de nordiska länderna omfattat Nederländerna, Storbritannien och Tyskland.

Av tabell 4.1 framgår de studerade ländernas andel av världshandelsflottan mätt i antalet fartyg samt uppgift om utvecklingen av omfattningen av respektive lands register.

---

<sup>1</sup> Stadig eller flexibel kurs? – om sjöfartspolitik i sex länder, Statskontoret (2010:17).

**Tabell 4.1 Andel av världshandelsflottan mätt i antalet fartyg samt utveckling av antal fartyg i respektive register**

Land	Andel av världs-handelsflottan, procent	Utveckling av antal fartyg i respektive register
Danmark	1,1	Ökande sedan 2003
Finland	ingen uppgift	Varierar
Nederländerna	0,6	Svagt ökande sedan 2003
Norge	1,7	Minskande sedan 2003
Storbritannien	1,3	Starkt ökande sedan 2000
Tyskland	1,5	Starkt ökande sedan 2004

*Källa:* Statskontoret.

Den vanligaste formen av stöd är att genom skattenedsättning eller skattebefrielse för de ombordanställda minska bemanningskostnaderna. Därutöver kan man även reducera eller befria företagen från sociala avgifter. Ytterligare möjligheter till stöd är bland annat ett införande av tonnageskatt.

#### 4.3.1 Danmark

För att ett fartyg ska kunna segla under dansk flagg ska ägaren som huvudregel vara dansk. Särskilda regler gäller för EU- och EES-medborgare. Därutöver ska det finnas en så kallad genuin länk till Danmark och fartygen ska ha sin kommersiella och strategiska drift i Danmark genom en utpekad representant på plats i landet.

I Danmark finns ett nationellt fartygsregister, Danskt Alminderligt Skibsregister (DAS), och sedan 1988 även ett Danskt Internationellt Skibsregister (DIS). Det nationella registret omfattar i huvudsak passagerarfärjor i inrikes trafik och fiskefartyg.

Anställda ombord på ett fartyg som är registrerat i DIS har nettolön och betalar därmed ingen skatt i Danmark. Detta gäller även för personal på färjor i utrikes trafik. Danska kollektivavtal för fartyg registrerade i DIS, med undantag av passagerarfartyg i vissa fartområden, kan enbart omfatta danskar som bor i Danmark eller personer som genom EU-medborgarskap kan jämföras med dessa. Kollektivavtal kan dock träffas av fackföreningar med medlemmar i andra länder och sådana avtal har slutits mellan danska rederier och indiska, filippinska samt polska fackförbund. I dessa regleras

villkoren för anställda från dessa länder som arbetar ombord på DIS-fartyg.

Under 2002 infördes tonnageskatt i Danmark som innebär att den skattepliktiga inkomsten från en verksamhet inom systemet för tonnageskatt bestäms av nettotonnaget på fartygsflottan.

#### 4.3.2 Finland

I Finland finns två register, det finska fartygsregistret och handelsfartygsförteckningen. Den senare är en förteckning över de fartyg vars förutsättningar för att få sjöfartsstöd har utretts och endast fartyg införda i förteckningen kan få stöd.

Ett fartyg kan föras in i det finska fartygsregistret om det till mer än 60 procent ägs av finska medborgare eller finsk juridisk person. Fartyget ska därutöver vara minst 15 meter långt och användas för handelssjöfart. Det finska ministeriet kan även tillåta andra fartyg i registret om till exempel fartyget bedöms stå under ett avgörande finskt inflytande.

I Finland finns sedan 1990-talet en form av stöd till bemanningskostnader för lastfartyg. Sedan 2008 omfattas även passagerarfartyg av stödet. Under 2009 betalades totalt 86,5 miljoner euro i stöd till bemanningskostnader ut till de finska rederierna. För lastfartyg beviljas stöd till personal från alla länder. För passagerarfartyg beviljas endast stöd till personal från EU- och EES-länder.

Den finska rederiföreningen och de finska arbetstagarorganisationerna har genom kollektivavtal kommit överens om på vilka villkor rederierna kan anställa personal från länder utanför EU. Andelen utomeuropeisk besättning på finskflaggade fartyg får högst uppgå till en tredjedel och är tillåten på samtliga befattningar ombord. Personalen anställs för viss tid, i normalfallet sex månader, och lyder under finsk lagstiftning och i tillämpliga delar under finska kollektivavtal. Lönerna avtalas för varje enskilt fartyg. Anställningar av utomeuropeisk arbetskraft får enligt gällande bestämmelser inte leda till uppsägning av den befintliga personalen.

I Finland infördes ett tonnageskattesystem 2002. Systemet innebär att aktiebolag som leds från Finland och som i huvudsak bedriver internationell sjöfart kan välja tonnagebeskattning. Detta har dock bara skett i ett fall och Finland har därför föreslagit förändringar i systemet vars syfte är att reducera de finska

rederiernas skattekostnader till samma nivå som i konkurrentländerna. Ändringarna ska godkännas av EU-kommissionen för att kunna träda i kraft.

#### 4.3.3 Nederländerna

I Nederländerna finns endast ett fartygsregister, Dutch Register, som dock är öppet för andra fartyg än de som ägs av holländare. Förutom medborgare i EU- eller EES-länder kan fartyg i det nederländska registret ägas av företag eller personer utanför EU eller EES om det finns avtal med det aktuella landet om etablering inom EU. Ägaren måste dock ha ett driftsställe i Nederländerna.

Genom lagreglering och kollektivavtal är det möjligt att anställa utländska sjömän på särskilda avtal. Skattesystemet i Nederländerna innehåller en subvention för bemanningskostnader på fartyg som är registrerade i landets register. Subventionen innebär att arbetsgivaren får behålla en andel av skatten och de sociala avgifterna som avser inkomster för befälhavare, befäl och manskap på fartyget. Detta reducerar i princip bemanningskostnaderna till nettolönen.

Den holländska regeringen och den filippinska regeringen har träffat ett bilateralt avtal om anställning av filippinska sjömän ombord på holländska fartyg.

Ett tonnageskattesystem infördes redan 1996 och kom att fungera som mall för företagsskattedelen i riktlinjerna för stöd till sjöfarten inom EU. För att kunna beskattas med tonnageskatt måste fartygen gå i internationell fart. För att få ingå i systemet måste den strategiska driften av fartyget vara placerad i Nederländerna men det finns inget krav på att fartyget ska vara registrerat i det holländska registret.

Regeringen i Nederländerna har beslutat om ett innovations- och investeringsstöd till sjöfartssektorn för teknisk utveckling samt utveckling av nya logistiska lösningar.

#### 4.3.4 Norge

I Norge finns två flaggregister, dels det ordinarie registret Norwegian Ordinary Ship Register (NOR) och dels ett internationellt register, Norwegian International Ship Register (NIS).

NIS inrättades 1987 och även fartyg som ägs av personer utanför EES-området kan registreras här. Ett krav är att vissa delar av driften ska ske från Norge och att det ska finnas en norsk representant för utlandsägda bolag.

Fartyg som är registrerade i NIS får inte frakta gods eller passagerare mellan norska hamnar eller bedriva reguljär linjefart mellan norska och utländska hamnar.

Utländska besättningar kan anställas med särskilda avtal på fartyg anslutna till NIS och de är då skattebefriade i Norge. Det norska rederiförbundet förhandlar med både norska och utländska fackföreningar vilket resulterar i trepartsöverenskommelser. Omregistrering från NOR till NIS utgjorde grund för uppsägning av personal när NIS inrättades. Antalet fartyg registrerade i NIS har minskat de senaste fem åren.

För sjömän anställda på fartyg registrerade i NIS utgår bemanningsstöd i form av en återbetalning av skatt och sociala avgifter. Stödet utgår endast för personal bosatt eller skattepliktig i Norge och omfattar inte intendenturpersonal. Visst stöd för bemanningskostnader förekommer även i NOR. Omfattningen av stöden beslutas årligen av stortinget.

Från 2007 har norska rederier möjlighet att välja att beskattas inom ramen för ett tonnageskattesystem.

#### 4.3.5 Storbritannien

Det brittiska registret är på samma sätt som det holländska ett öppet register. Medborgare i EU, EES och brittiska territorier får registrera fartyg i registret. Om ägaren till fartyget inte är bosatt i Storbritannien måste en representant utses i landet.

Brittiska ombordanställda är skattebefriade om de är bosatta i landet mindre än 183 dagar per år. Detta gäller oavsett om de arbetar på ett fartyg med brittisk flagg eller någon annan flagg. Det är i dag möjligt att på brittiskflaggade fartyg anställa utländska sjömän på särskilda avtal. För närvarande bereder det brittiska transportministeriet frågan<sup>2</sup> om hur differentierade löner inom sjöfartssektorn förhåller sig till den brittiska diskrimineringslagstiftningen.

Sedan 2000 kan rederier i Storbritannien välja mellan traditionell beskattning och tonnagesbeskattning. Det finns inget krav på att

---

<sup>2</sup> Reveiw of Stakeholders Evidence on Differential Pay in the Shipping Industry.

fartyget ska gå i internationell trafik. Även muddringsfartyg och andra fartyg kopplade till last- och passagerartrafik är kvalificerade för det brittiska tonnageskattesystemet.

I Storbritannien finns en ordning som innebär att en särskild kundansvarig (Customer Account Manager) hjälper rederiet genom hela administrationsprocessen i samband med en fartygsregistrering.

#### 4.3.6 Tyskland

I Tyskland finns två fartygsregister, ett nationellt och ett internationellt, International Shipping Register (ISR).

Sedan 2001 har statligt stöd utgått för att minska lönekostnaderna för sjömän som arbetar ombord på tyskflaggade fartyg i internationell fart. Arbetsgivaren får behålla 40 procent av gjorda skatteavdrag för sjömän som varit anställda mer än halva inkomståret. Stödet gäller även för all personal på färjor. På fartyg som är registrerade i ISR är det tillåtet att anställa utländsk besättning på särskilda villkor under förutsättning att de inte bor i Tyskland eller något annat EU-land. Befälhavaren måste dock vara tysk och ytterligare ett befäl och minst en av manskapet ska vara medborgare i ett EES-land.

Tyskland införde tonnageskatt 1999. Den modell som tillämpas bygger på det system som finns inom övriga EU och utgår från en schabloninkomst på fartygets nettotonnage. Fartyget som ska beskattas måste gå i internationell fart och vara tyskflaggat. Vidare måste rederiets huvudkontor ligga i Tyskland.

Genom en överenskommelse mellan staten, fackliga organisationer och redare har de senare åtagit sig att driva delar av sin flotta under tysk flagg så länge som tonnageskatten behålls.

## 5 Gällande rätt

I detta kapitel beskrivs vilka regler som gäller i dag inom sjörätten och arbetsrätten. Respektive område inleds med en redogörelse av de villkor som gäller ur ett internationellt perspektiv. Inom sjörätten tas Havsrättskonventionen och Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport upp och inom arbetsrätten är det Europarådets sociala stadga och ILO konventioner som behandlas. I den nationella sjörätten redovisas sjölagens och förordningens om sjöfartsstöd bestämmelser. I det avslutande avsnittet om nationell arbetsrätt tas först upp de särskilda lagar som finns inom sjöarbetsrätten och sedan allmänna arbetsrättsliga regler.

### 5.1 Internationell sjö rätt

#### 5.1.1 Havsrättskonventionen

FN:s havsrättskonvention (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS), som Sverige ratificerade i juni 1996, reglerar i stort sett alla aspekter på havens och havsbottens fredliga användning. Ett av konventionens huvudsyften är att skapa balans mellan rättigheter och skyldigheter.

Havsrättskonventionen innehåller bland annat regler om havets indelning i vattenområden och staters jurisdiktion över dessa vattenområden. De former av jurisdiktion som anges är territoriell jurisdiktion, hamnstatsjurisdiktion, kuststatsjurisdiktion och flaggstatsjurisdiktion.

Den i detta sammanhang mest intressanta är flaggstatsjurisdiktion, enligt vilken flaggstaten har jurisdiktion över ett fartyg som för statens flagg oavsett var fartyget befinner sig. Fartygets flaggstat är den stat i vilket fartyget är registrerat. Villkoren för fartygs registrering samt villkor för rätten att föra en

stats flagga fastställs av varje enskilt land. Enligt havsrättskonventionen måste det dock föreligga ett verkligt samband (genuine link) mellan fartyget och den stat vars flagga fartyget för. Dessutom anges att fartyg bara kan segla under en flagg.

### 5.1.2 Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport

Europeiska kommissionen utarbetade 1989 sina första riktlinjer för att samordna medlemsstaternas olika stödsystem till sjöfartsnäringen. År 1997 meddelade kommissionen nya riktlinjer för statligt stöd till sjöfartstransporter (97/C 205/05). Dessa riktlinjer innebar betydligt utökade möjligheter till stöd och att stödformerna blev fler och mer flexibla.

Dessa riktlinjer har därefter reviderats och de nu gällande riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport meddelades den 17 januari 2004, Meddelande C (2004) 43 från kommissionen (2004/C 13/03). Riktlinjerna anger de ramar för statligt stöd till sjötransport som kommissionen tillåter, men anger inte i detalj hur stödet ska utformas. EU:s medlemsländer kan utforma sitt eget sjöfartsstöd så länge inte det totala stödet överskrider vad som anges i riktlinjerna.

Varje form av statsstöd ska notifieras av medlemsländerna och granskas av kommissionen med utgångspunkt att de samlade stöden inte får överstiga vad som skulle ha erlagts i skatt och sociala avgifter av sjöfolk och sjöfartsföretag.

I juni 2009 reviderade kommissionen riktlinjerna från 2004 (2009/C 132/06) gällande vissa fartygsförvaltare. Under 2011 väntas kommissionen ytterligare revidera riktlinjerna.

#### Krav som uppställs i riktlinjerna

Syftet med riktlinjerna är att fastställa de kriterier enligt vilka medlemsstaterna får bevilja statligt stöd till sjötransport.

Av riktlinjerna framgår att medlemsländernas stödordningar inte får påverka övriga medlemsstaters ekonomi negativt eller medföra någon risk för snedvridning av konkurrensen mellan medlemsstaterna i större utsträckning än vad som ligger i det gemensamma intresset. Statligt stöd måste alltid begränsas till vad



som är nödvändigt för att uppnå dess syfte och det måste beviljas under öppenhet. Den sammanlagda effekten av allt stöd som beviljas av de statliga myndigheterna på nationell, regional och lokal nivå, måste alltid beaktas.

Med begreppet sjötransport avses i riktlinjerna transport av passagerare eller gods till sjöss. I vissa delar gäller de också bogsering och muddring.

### **Omfattning och allmänna mål för riktlinjerna**

Kommissionens riktlinjer omfattar allt stöd till förmån för sjötransporter som beviljas av medlemsstaterna eller finansieras med statliga medel. Detta avser alla typer av ekonomiska fördelar som finansieras av offentliga myndigheter på nationell, regional eller lokal nivå. Mottagare av stödet omfattar alla typer av juridiska personer. Riktlinjerna omfattar inte stöd till varvsindustrin. Investeringar i infrastruktur anses normalt inte innefatta statligt stöd.

Avsikten med riktlinjerna är att bidra till en ökad öppenhet beträffande statligt stöd och klargöra vilka statliga stödordningar som kan införas för att främja gemenskapens sjöfartsintressen för att:

- förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport,
- främja registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen,
- bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna, samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna,
- upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfolk samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk, och
- bidra till att främja nya tjänster inom närsjöfarten i enlighet med vitboken om den gemensamma transportpolitiken.

Statligt stöd får i allmänhet endast beviljas för fartyg som finns upptagna i medlemsstatsregister, men vissa undantag kan medges.

### Skattemässiga och sociala åtgärder för att förbättra konkurrenskraften

Syftet med statligt stöd inom den gemensamma sjötransportpolitiken är enligt riktlinjerna att främja konkurrenskraften hos unionens flottor på den globala sjöfartsmarknaden. I regel får således skattelättnader endast tillämpas om fartygen går under gemenskapsflagg. Skattelättnadsordningar kan i undantagsfall även tillämpas om de gäller en hel flotta som drivs av ett rederi etablerat inom en medlemsstats territorium och underkastat företagsbeskattning, om det kan visa att den strategiska och ekonomiska förvaltningen av alla berörda fartyg faktiskt utförs inom territoriet och att denna verksamhet i stor utsträckning bidrar till den ekonomiska verksamhet och sysselsättningen i unionen. Enligt riktlinjerna måste stödet vara nödvändigt för att främja återföringen till unionen av den strategiska och ekonomiska förvaltningen av alla berörda fartyg, och alla förmånstagare av stödordningarna måste vara underkastade företagsbeskattning i unionen. Dessutom kommer kommissionen att begära bevis för att alla fartyg som drivs av företag som kommer i åtnjutande av dessa åtgärder följer de säkerhetsnormer som gäller internationellt och inom gemenskapen, inte minst de som gäller för arbetsförhållandena ombord.

Tonnageskatt betraktas som statligt stöd. Kommissionens metod för att bedöma de flesta av de system för tonnageskatt som hittills har anmälts utgörs av följande steg. Rederiernas vinst beräknas genom att man tillämpar en teoretisk vinstsats på deras tonnage. På det belopp som fastställs på detta sätt appliceras den nationella bolagsskatten och detta belopp är den tonnageskatt som ska betalas.

Stödåtgärder till sjöfartssektorn bör, enligt riktlinjerna, främst inriktas på att sänka skatter och andra kostnader och avgifter som avkrävs redare och sjöfolk i unionen, så att man uppnår samma nivåer som gäller i övriga världen. Åtgärderna bör stimulera en utveckling av sjöfartssektorn och sysselsättningen. Följande åtgärder avseende sysselsättningskostnader bör tillåtas för unionens sjöfart:

- Lägre socialförsäkringsavgifter för sjöfolk från unionen ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat.
- Lägre inkomstskatter för sjöfolk från gemenskapen ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat.

Med sjöfolk från unionen avses:

- Medborgare i unionen och EES-medborgare när det gäller sjöfolk som arbetar ombord på fartyg som bedriver regelbunden persontransport mellan hamnar i unionen,
- Allt sjöfolk som är skattepliktigt och/eller skyldigt att betala socialförsäkringsavgifter i en medlemsstat, i alla andra fall.

### **Avlösning**

Stöd upp till ett visst tak kan beviljas som betalning eller ersättning för kostnader för hemresor för sjöfolk från unionen som arbetat ombord på fartyg registrerade i en medlemsstat.

### **Investeringsstöd**

Investeringsstöd kan vara tillåtet under vissa begränsade omständigheter inom ramen för riktlinjerna och i enlighet med den gemensamma politiken för att förbättra utrustningen ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg eller främja användningen av säkra och rena fartyg. Stöd kan medges om det förmår rederierna att förbättra medlemsstatsregistrerade fartyg enligt standarder som är strängare än de obligatoriska säkerhets- och miljöstandarderna i internationella konventioner. Detta skulle medföra att överenskomna strängare standarder införs tidigare och att säkerheten och miljöskyddet förbättras.

### **Utbildning**

Stöd till utbildning omfattas av det gruppundantag som beviljas enligt kommissionens förordning (EG) nr 68/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på stöd till utbildning, som också gäller sjötransport. Många utbildningsprogram för sjöfolk, som understöds av staten, anses inte utgöra statligt stöd eftersom de är av allmän karaktär. Om ett program anses inbegripa statligt stöd krävs, enligt kommissionens riktlinjer, en anmälan. Kommissionen är positivt inställd till stöd som beviljas på icke-diskriminerande grund för utbildning ombord på medlemsstatsregistrerade fartyg.

## Stöd till närsjöfart

Med närsjöfart avses enligt kommissionen transport av gods och passagerare på hav och sjöar mellan hamnar i Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder vars kust ligger vid de hav och sjöar som angränsar till Europa.

Eftersom stöd till närsjöfarten syftar till att förbättra den intermodala transportkedjan och minska vägtrafiken i medlemsstaterna, ska närsjöfart i riktlinjerna för statligt stöd till sjötransport endast avse transport mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium.

## Högsta stödnivå

Den högsta stödnivån som kommissionen kan tillåta är en sänkning till noll av inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk samt en sänkning av företagsskatten på sjöfartsverksamheten som i stort överensstämmer med de ordningar som redan har godkänts av kommissionen. Större bidrag än så får inte heller andra stödordningar leda till eftersom en snedvridning av konkurrensen måste undvikas. Varje stödordning som anmäls av en medlemsstat granskas visserligen individuellt, men summan av de stöd som beviljas för beskattning av rederier, arbetskraftsrelaterade kostnader, avlösning, investeringsstöd och regionalt stöd får inte överskrida totalbeloppet av inbetalade skatter och socialförsäkringsavgifter för sjöfartsverksamhet och sjöfolk.

## Kommissionens roll

Kommissionen kommer regelbundet att övervaka marknadsvillkoren för sjöfarten. Om dessa skulle förändras, och således det statliga stödet behöver minskas eller avskaffas, kommer kommissionen vid lämplig tidpunkt att vidta de åtgärder som krävs.

Alla nya åtgärdsförslag som anmäls till kommissionen ska innehålla en tidsplan där man för de kommande sex åren anger de förväntade effekterna för vart och ett av de allmänna målen som anges i riktlinjerna. Medlemsstaten ska i förslagen redogöra för den förväntade makroekonomiska avkastningen för de ifrågavarande sjöfartsklustret och göra en beräkning av det antal arbetstillfällen som räddas eller skapas. För alla stödordningar som omfattas av

riktlinjerna ska medlemsstaterna under det sjätte tillämpningsåret till kommissionen överlämna en bedömning av effekterna.

### Kommissionens beslut

Kommissionen har i beslut<sup>1</sup> prövat frågan om muddrings- och kabellägningsverksamhet kunde omfattas av danskt sjöfartsstöd.

Vid bedömningen av om stöd ska utgå ansåg kommissionen att följande tre frågor ska besvaras jakande:

- Krävs kvalificerat sjöfolk på muddrings- respektive kabellägningsverksamheten vilka omfattas av samma arbetsrätt och sociala skydd som övrigt sjöfolk?
- Måste muddrings- respektive kabellägningsverksamheten genomgå samma tekniska kontroll och säkerhetskontroll som fartyg som används inom sjötransport?
- Finns det en risk att muddrings- respektive kabellägningsverksamheten flyttar sin landverksamhet utanför gemenskapen i syfte att hitta ett bättre skatteklimat och förmånligare sociala trygghetssystem samt att de därefter flaggar om sina fartyg under utländsk bekvämlighetsflagg?

Kommissionen konstaterade att de faktorer som ligger till grund för riktlinjerna är desamma som ligger bakom dessa frågor. Så även om kommissionen fortfarande vidhöll att kabellägningsverksamhet inte omfattades av definitionen av sjötransport, ansåg den att kabelläggning med nödvändiga anpassningar borde likställas med sjötransport för tillämpningen av bestämmelserna om stöd i kommissionens riktlinjer och att kabelläggning därmed borde omfattas av samma bestämmelse. Kommissionen ansåg också att muddringsverksamheten till havs såsom den beskrivits av Danmark, med undantag för förflyttning på utvinningsplatser, kunde omfattas av riktlinjerna.

---

<sup>1</sup> Kommissionens beslut av den 13 januari 2009 om statligt stöd C 22/07 [ex N 43/07] beträffande utvidgning till muddrings- och kabellägningsverksamhet av den ordning enligt vilken sjötransportföretag beviljas undantag från att betala inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk i Danmark.

## 5.2 Nationell sjörätt

### 5.2.1 Sjölagen

#### Fartygs nationalitet

Sjölagen (1994:1009) inleds med regler om fartygs nationalitet och den därmed sammanhängande rätten att föra svensk flagg. Enligt 1 kap. 1 § sjölagen är ett fartyg svenskt och berättigat att föra svensk flagg om det till mer än hälften ägs av svenska medborgare eller svenska juridiska personer.

När fartyget ägs direkt av en fysisk person är det medborgarskapet som får avgörande betydelse. Däremot när det gäller svenska juridiska personer är det avgörande om associationen har bildats enligt svensk lag.

Bestämmelsen om att ett fartyg ska anses som svenskt om det har en majoritet av ägandet som är svenskt gäller dock inte fartyg som är införda i ett offentligt fartygsregister i någon annat land än Sverige inom EES. Det gäller bland annat om fartyget ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i det registerförande landet, om fartygets drift leds och kontrolleras därifrån.

Vidare är ett fartyg att anses som svenskt och berättigat att föra svensk flagg enligt 1 kap. 1 a § trots att inte har en svensk ägarövertikt om fartyget är infört i ett sådant skeppsregister som avses i 1 kap. 2 § sjölagen. Se vidare nedan om förutsättningarna för att få registreras i ett sådant skeppsregister.

Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, Sjöfartsverket får medge att även annat fartyg än de som avses i 1 kap. 1 eller 1 a § ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg. Ett sådant medgivande förutsätter att driften av fartyget står under avgörande svenskt inflytande eller att fartygets ägare har fast hemvist i Sverige. Det i praktiken förekommande dispensfallet är att ett fartyg ägs av ett utländskt rättssubjekt, men hyrs i huvudsak obemannat (bare boat-charter) av ett svenskt rättssubjekt. Dispens beviljas om charteravtalet innebär att det svenska rättssubjektet kontrollerar fartyget med undantag bara för vad som kan följa av sakrätter som gäller i fartyget. Dispensen brukar ges för en begränsad period så att den inte sträcker sig längre än charteravtalets löptid.

## Registrering av skepp

För skepp som ska anses som svenska gäller en registreringsplikt. I 2 kap. 1 § sjölagen anges att ett skepp som ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel. Det finns dessutom en bestämmelse om frivillig registrering som infördes i samband med harmoniseringen till EU-rätten 1997. Den frivilliga registreringen gäller skepp som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i Sverige om skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige. Därutöver krävs att skeppet till hälften eller mer ägs av fysiska personer som är medborgare i ett land inom EES eller av juridiska personer som har bildats enligt lagstiftningen i ett sådant land och som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom EES.

Det åligger ägaren att låta registrera skeppet, 2 kap. 2 § sjölagen. Ett registrerat skepp ska, enligt 2 kap. 6 § sjölagen, bland annat avregistreras om det inte längre är registreringspliktigt eller om förutsättningarna för registrering i 2 kap. 1 § andra stycket 1 eller 2 inte längre är uppfyllda eller ägaren i sådant fall begär avregistrering. Exempelvis ska avregistrering ske i det första fallet om skeppet genom överlåtelse inte längre är svenskt. I det senare fallet ska en avregistrering till exempel ske om skeppet säljs till någon som inte kan åberopa gemenskaprättens regler om fri etablering eller om arbetskraftens fria rörlighet.

Utgångspunkten för sjölagens regler är att ett skepp inte samtidigt ska vara registrerat i mer än ett land. Om ett utländskt skepp har blivit svenskt eller begärts registrerat här får det därför föras in i skeppsregistret först när det har visats att skeppet inte är infört i motsvarande utländska register, 2 kap. 25 § sjölagen. I syfte att samordna förfarandet i olika länder är det dock tillräckligt om sökanden visar att skeppet kommer att föras av från det utländska registret med verkan från den dag då det registreras här. Liknande regler gäller för det fallet att ett svenskt skepp ska avregistreras för införing i ett utländskt register, 2 kap. 25 § tredje stycket sjölagen.

Det finns ingen skyldighet att registrera skeppsbyggen. Reglerna är i stället formulerade som en rätt för ägaren att föra in ett skepp under byggnad i skeppsbyggnadsregistret, se 2 kap. 1 § andra stycket sjölagen, där det står att bygget får registreras. En annan skillnad är att skeppsbygget inte behöver ägas av svenska rättssubjekt. Det avgörande är i stället att skeppet byggs här i landet. Registrering kan då ske oavsett om ägaren är svensk eller

utländsk. Men ägarens nationalitet kommer att få betydelse så snart det färdiga skeppet sjösätts. Är det svenskägt och registreringspliktigt kommer reglerna om registrering av svenska skepp att tillämpas och skeppet registreras här. Om det finns en utländsk ägarövertikt kan skeppet registreras här under vissa förutsättningar och om ägaren begär det.

### 5.2.2 Sjöfartsstöd

Bestämmelserna om sjöfartsstöd finns i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd. Det nu gällande sjöfartsstödet trädde i kraft den 1 december 2001, men gäller från den 1 oktober samma år.

Sjöfartsstödet motsvarar skatten på sjöinkomst och kostnaden för sociala avgifter inklusive den allmänna pensionsavgiften för samtliga ombordanställda som arbetar på svenskregistrerade fartyg. Skatterna, de sociala avgifterna och allmän löneavgift krediteras arbetsgivarens skattekonto.

När det gäller sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som bedriver regelbunden persontransport mellan hamnar inom EU lämnas sjöfartsstöd endast i fråga om medborgare inom EU och EES-området. Detsamma gäller sjömän anställda på roro-passagerarfartyg.

Sjöfartsstödet omfattar både last- och passagerarfartyg under förutsättning att fartyget i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare. Dessutom krävs att de huvudsakligen används i internationell utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten och att de inte är registrerade i någon annat register än det svenska. För att erhålla sjöfartsstöd krävs även att fartyget ställer utbildningsplatser ombord till förfogande och att fartyget och dess drift försäkras.

Ansökan om sjöfartsstöd görs hos Rederinämnden, som prövar om kriterierna för stödet är uppfyllda.

## 5.3 Internationell arbetsrätt

### 5.3.1 Europarådets sociala stadga

Europarådet bildades 1949 för att verka för demokrati, mänskliga rättigheter och rättsstatens princip. Inom ramen för Europarådet har ett stort antal konventioner utarbetats. En av de viktigaste är



den europeiska sociala stadgan (Europarådets sociala stadga), som innehåller väsentliga rättigheter på det sociala och arbetsrättsliga området. Stadgan är från 1961, men en reviderad version antogs 1999 och är tänkt att ersätta den ursprungliga stadgan. I stadgan finns bestämmelser om förhandlingsrätt och strejkrätt.

Den fackliga föreningsfriheten skyddas i artikel 5 i stadgan. Där skyddas arbetstagares och arbetsgivares frihet att bilda och tillhöra lokala, riksomfattande nationella och internationella sammanlutningar för att tillvarata sina ekonomiska och sociala intressen.

Tillämpningen av stadgan övervakas genom att de fördragslutande länderna kontinuerligt avger rapporter om ändringar i sin nationella lagstiftning med mera. Rapporterna granskas av oberoende experter i den europeiska kommittén för sociala rättigheter som kan ifrågasätta eller rikta kritik mot tillämpningen. Enligt ett särskilt förfarande har en annan kommitté som består av experter från ländernas regeringar till uppgift att, på grundval av expertkommitténs kritik, föreslå fall som ska bli föremål för så kallade rekommendationer, det vill säga en uppmaning till landet att vidta åtgärder så att stadgan efterlevs. Europarådets ministerkommitté beslutar slutgiltigt i frågan om en rekommendation ska avges. Utöver det nu redovisade förfarandet finns ett klagomålsförfarande för organisationer.

### 5.3.2 ILO:s konvention nr 87 och 98

Konvention (nr 87) om föreningsfrihet och skydd för organisationsrätten och konvention (nr 98) om tillämpningen av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten är två av ILO:s åtta så kallade kärnkonventioner. Kärnkonventionerna finns samlade i ILO:s deklaration "Fundamental Principles and Rights at Work" från 1998. Kärnkonventionerna behandlar:

- föreningsfrihet, organisationsrätt och erkännande av rätten till kollektiva förhandlingar,
- avskaffande av alla former av tvångsarbete,
- avskaffande av barnarbete, och
- avskaffande av diskriminering i arbetslivet.

Deklarationen, och därmed kärnkonventionerna, är bindande för alla ILO:s medlemmar, även de som inte ratificerat de underliggande konventionerna. Därmed är den ett universellt instrument som alla länder ska uppfylla oavsett utvecklingsnivå. Sverige är, som medlem i ILO, bunden av deklARATIONEN och har dessutom ratificerat konvention nr 87 och 98.

Konvention nr 87 hänför sig till relationen mellan arbetstagare, arbetsgivare, dess organisationer och staten. Den medför inte bara en negativ förpliktelse för staten att inte ingripa i föreningsfrihetens utövande utan också, som det framkommer i artikel 11, en positiv förpliktelse att vidta de åtgärder som krävs för att säkerställa aktörerna de angivna rättigheterna. Ansvaret för att föreningsfriheten och organisationsrätten ska kunna utövas bärs av staten. Skyddet måste också omfatta handlingar av andra organ som direkt eller indirekt kränker det fria utövandet av organisationsrätten.<sup>2</sup>

Konvention nr 98 benämns konventionen angående tillämpningen av principerna för organisationsrätten och den kollektiva förhandlingsrätten. Med organisationsrätt avses skyddet som arbetstagare tillerkänns i anställningsförhållandet mot organisationsfientliga handlingar (artikel 1) och det skydd arbetstagar och arbetsgivarorganisationer ska tillerkännas mot inblandning av varandra i fråga om bildande, verksamhet eller förvaltning (artikel 2). Artikel 4 behandlar den kollektiva förhandlingsrätten som medför dels att staterna ska främja utvecklandet och utnyttjandet av kollektiv förhandling, dels att den fria förhandlingen liksom förhandlingsparternas autonomi ska skyddas.<sup>3</sup>

Konvention nr 87 och 98 samt flera andra konventioner uppdateras i 2006 års sjöarbetskonvention. Syftet med konventionen är att införa ett samlat instrument med alla aktuella krav på arbets- och levnadsförhållanden till sjöss. Konventionen innehåller regler om sjöfolks rätt till anständiga arbetsförhållanden till sjöss och skapar möjlighet till en rättvis konkurrens. Sjöarbetskonventionen har ännu inte trätt i kraft. En särskild utredare har lämnat förslag (SOU 2009:95) på vilka författningsändringar som måste göras för att Sverige ska kunna ratificera 2006 års sjöarbetskonvention.

---

<sup>2</sup> Petra Herzfeld Olsson, Facklig föreningsfrihet som mänsklig rättighet, 2003.

<sup>3</sup> Petra Herzfeld Olsson, Facklig föreningsfrihet som mänsklig rättighet, 2003.

## 5.4 Nationell arbetsrätt

### 5.4.1 Sjöarbetsrätt

Svenska arbetsrättsliga regler gäller vid anställning på svenska fartyg. På några områden finns dock särskilda regler vilka redovisas nedan.

#### Sjömanslagen

Sjömanslagen (1973:282) innehåller definitioner av begrepp och bestämmelser om anställningsavtal, befattning på fartyg, fartygsnämnd, fri resa, lön och vård till följd av skada eller sjukdom, fartygsarbete, tvångsmedel och ansvar.

Till grund för regleringen av anställningsförhållandena ligger den så kallade rederianställningen. Det innebär att arbetsgivare och arbetstagare står i ett avtalsförhållande till varandra och att anvisningen av arbetsplats/fartyg endast är ett led i fullgörandet av anställningen. Bestämmelserna utesluter dock inte att fartygsanställning, det vill säga anställning med befattning på bestämt fartyg tills vidare, kan förekomma.

#### Lagen om vilotid för sjömän

Lagen (1998:958) om vilotid för sjömän innehåller regler om vilotid för sjömän. Lagen gäller med vissa undantag sjömän som är anställda för fartygsarbete på svenska fartyg.

#### Mönstringslagen

Mönstringslagen (1983:929) innehåller bestämmelser om vilka krav som ställs på en sjöman för att han eller hon ska få tillträda en befattning ombord, skyldigheter för redare och befälhavaren, sjöfartsbok, hälsoundersökning av sjömän och sjömansregistret. Lagen gäller sjömän på svenska handelsfartyg och på utländska handelsfartyg som i huvudsak obemannade hyrs ut till en svensk redare. Lagen gäller inte fartyg med mindre bruttodräktighet än 20.

## Fartygssäkerhetslagen

Fartygssäkerhetslagen (2003:364) innehåller definitioner av begrepp och bestämmelser om allmänna krav på fartyg och deras bemanning samt på rederiverksamhet, särskilda krav för användning av vissa fartyg, arbetsmiljö, tillsyn, inskränkningar i rätten att använda fartyg och ansvar. Arbetsmiljön ombord på fartyg regleras huvudsakligen i arbetsmiljölagen (1977:1160).

### 5.4.2 Arbetsrätt

#### Förhandlingsrätt

En arbetstagarorganisation har enligt 10 § MBL rätt till förhandling med en arbetsgivare i frågor rörande förhållandet mellan arbetsgivaren och en sådan medlem i organisationen som är eller har varit arbetstagarare hos arbetsgivaren. Arbetsgivaren har motsvarande rätt till förhandling med arbetstagarorganisationen. Vidare har arbetstagarorganisationen rätt till förhandling med den organisation som arbetsgivaren tillhör och arbetsgivarens organisation har samma rätt i förhållande till arbetstagarorganisationen. Reglerna gäller oberoende av om det finns kollektivavtal mellan de berörda organisationerna. Rätten för en part att förhandla motsvaras av en skyldighet för den andra parten att delta i en förhandling.

Av ordalydelsen i 10 § MBL framgår att förhandlingsfrågan ska gälla ett bestående eller tidigare existerande anställningsförhållande. Förhandlingsskyldigheten innefattar inte någon skyldighet att visa kompromissvilja eller att faktiskt gå med på ett avtal.

Förutom den allmänna förhandlingsrätten i 10 § MBL finns i MBL olika specialregler som är avsedda att ge arbetstagarerna genom sina fackliga organisationer rätt till inflytande över arbetsgivarens beslut i vissa frågor. De olika typerna av förhandlingar är:

1. förstärkt förhandlingsrätt för kollektivavtalsbunden organisation vid beslut om dels viktiga förändringar (11 och 14 §§ MBL), dels vid andra förändringar (12 och 14 §§ MBL), och
2. förstärkt förhandlingsrätt för icke kollektivavtalsbunden organisation (13 och 14 §§ MBL).

## Kollektivavtal

Kollektivavtal binder medlemmar i organisationen oavsett om han eller hon har inträtt före eller efter avtalets tillkomst. Detta gäller dock inte i de fall medlemmen redan är bunden av ett annat kollektivavtal (26 § MBL). Bundenheten gäller inom tillämpningsområdet, vilket kan avse ett yrke eller ett territoriellt område. Ofta anges avtalet gälla för de till den avtalsslutande arbetsgivarorganisationen anslutna företagen. Undantag från bundenhet finns för sådan medlem som redan är bunden av annat kollektivavtal.

Bundenhet för den enskilde medlemmen innebär att han eller hon kan bli skadeståndsskyldig om medlemmen handlar i strid med avtalet, men också att medlemmen kan göra anspråk gällande på grundval av avtalet, till exempel kräva avtalsenlig lön.

En medlem kan inte frigöra sig från bundenhet genom att utträda ur organisationen, utan kommer ifrån avtalet först när det löpt ut eller sagts upp med iakttagande av den uppsägningstid som anges i avtalet. Automatisk prolongation, det vill säga förlängning av avtalet, binder emellertid inte utträdd enskild arbetstagarare.

Kollektivavtal kan träda i stället för tvingande lag, som då räknas som halvtvingande (semi-dispositiv). Från de kollektiva parternas synpunkt är reglerna dispositiva. Kollektivavtal kan dock tillåta avvikelser såsom när avtalet föreskriver minimilöner.

Anställningsvillkor i kollektivavtal blir inte utan vidare gällande för arbetstagarare som är oorganiserade eller tillhör annan organisation än den som slutit kollektivavtalet. Detta utesluter inte att kollektivavtalet kan få betydelse även för dessa utomstående grupper. En kollektivavtalsbunden arbetsgivarare är skyldig att inte tillämpa sämre villkor än de i avtalet föreskrivna för oorganiserade arbetstagarare (se AD 1944 nr 37 och 1966 nr 2). I praxis har det även slagits fast att kollektivavtal är tillämpligt även på arbetstagarare som inte är medlem i avtalsslutande organisation (se till exempel AD 1977 nr 49 och 2001 nr 82). Även om denna regel kan medföra att den oorganiserade åker snålskjuts på fackföreningen, anses det vara bättre att arbetsgivararen inte får fördel av att använda oorganiserad arbetskraft till en från kollektivavtalet avvikande lönekostnad. Träffar en utomstående arbetstagarare och arbetsgivararen ett mot kollektivavtalet stridande personligt avtal binds visserligen arbetstagararen av det, men den avtalsslutande fackorganisationen kan vid talan i Arbetsdomstolen kräva skadestånd men den oorganiserade arbetstagararen kan inte själv grunda någon tala direkt på

kollektivavtalet. Det är emellertid möjligt att i det personliga avtalet hänvisa till det kollektivavtal som ska tillämpas i anställningsförhållandet (se till exempel AD 2005 nr 79).

## Rätten att vidta stridsåtgärder

### *Allmänt om rätten till stridsåtgärder*

Den principiella rätten till stridsåtgärder är grundlagsfäst. En förening av arbetstagare, arbetsgivare och en förening av arbetsgivare har rätt att vidta stridsåtgärder om inte något annat följer av lag eller avtal, se 2 kap. 17 § regeringsformen.

Närmare bestämmelser om stridsåtgärder finns i 41–45 §§ MBL. Som sådana åtgärder anges arbetsinställelse (lockout eller strejk), blockad, bojkott eller annan jämförlig stridsåtgärd. Den som är bunden av ett kollektivavtal förbjuds att vidta stridsåtgärder mot avtalsmotparten rörande det egna avtalsförhållandet. Även partiella stridsåtgärder, exempelvis en nyanställningsblockad eller vägran att utföra arbete av visst slag eller arbete på övertid kan vara olovliga. Förbudet är utformat så att man inte får vidta stridsåtgärder i vissa angivna syften mot sin motpart i avtalet.

### *Fredspliktsreglerna*

Enligt 41 § MBL finns det fyra syften för vilka stridsåtgärder mot en kollektivavtalsmotpart är förbjudna.

För det första får stridsåtgärder inte vidtas för att utöva påtryckning i en tvist om ett kollektivavtals giltighet, bestånd, rätta innebörd eller i en tvist om ett visst förfarande strider mot avtalet eller mot MBL. Det innebär ett förbud mot stridsåtgärder i rättstvister som gäller avtalet.

För det andra får man inte tillgripa stridsåtgärder för att åstadkomma en ändring i ett ingånget kollektivavtal.

För det tredje får en stridsåtgärd inte vidtas för att genomföra en bestämmelse som är avsedd att tillämpas efter det att kollektivavtalet har upphört att gälla. Man får alltså inte under kollektivavtalets giltighetstid strida för att tvinga motparten till en utfästelse om bättre villkor i ett kommande avtal.

För det fjärde får en sympatiåtgärd inte vidtas för att stödja någon annan som inte själv får vidta en stridsåtgärd. En sympati-

åtgärd är alltså olovlig som den stridsåtgärd som sympatiåtgärden vidtas till stöd för inte är lovlig. I övrigt är sympatiåtgärder tillåtna.

### *Organisationernas ansvar*

En arbetsgivar- eller arbetstagarorganisation får enligt 42 § MBL inte anordna eller på annat sätt föranleda en olovlig stridsåtgärd. En sådan organisation får inte heller medverka till en olovlig stridsåtgärd genom understöd, bidrag eller annan hjälp. Det gäller oavsett om organisationen är bunden av kollektivavtal. Bestämmelsen hade betydelse i Britanniadomen (AD 1989 nr 120) där Arbetsdomstolen lade fast den så kallade Britanniapincipen. Arbetsdomstolen kom fram till att fackliga stridsåtgärder från en arbetstagarorganisation var olovlig om de syftade till att framtvunga ett undanröjande eller en ändring av ett bestående kollektivavtal mellan en arbetsgivare och en annan arbetstagarorganisation.

Med anledning av Britanniadomen krävde LO och TCO att den svenska lagstiftningen skulle ändras. De lagändringar som slutligen gjordes består av tre bestämmelser som fördes in i MBL den 1 juli 1991 (lex Britannia). Bestämmelserna innebär att:

- tillämpningsområdet för 42 § MBL begränsades så att förbudet för arbetsgivar- och arbetstagarorganisationer att anordna eller understödja en olovlig stridsåtgärd inte gäller andra stridsåtgärder än sådan som tar sikte på arbetsförhållande som MBL är direkt tillämplig på (42 a § MBL),
- ett kollektivavtal som är ogiltigt enligt utländsk rätt på den grunden att det har tillkommit efter en stridsåtgärd trots detta ska vara giltig här i landet om stridsåtgärden var tillåten enligt MBL (25 a § MBL),
- ett senare kollektivavtal ska gälla före ett tidigare träffat kollektivavtal som MBL inte är direkt tillämpligt på (31 a § MBL).

Arbetsdomstolen har bland annat genom två senare intermistiska beslut (AD 2004 nr 96 och 2005 nr 49) utvecklat sin syn på stridsåtgärder till stöd för anspråk på kollektivavtal på ett område där ett kollektivavtal redan gäller mellan arbetsgivaren och en annan arbetstagarpart, trots att det ytterligare kollektivavtalet i viss mening strider mot eller är oförenligt med det redan ingångna

avtalet. Enligt Arbetsdomstolen ska stridsåtgärderna anses tillåtliga om kravet på ett ytterligare avtal ställs av en arbetstagarorganisation för de egna medlemmarnas räkning och det, från den organisationens synpunkt, är ett behörigt intresse att få till stånd ett kollektivavtal även med den begränsande faktiska tillämplighet som följer av regeln om försteg för det äldre kollektivavtalet.

En organisation som är bunden av kollektivavtal är vidare enligt 42 § MBL skyldig att aktivt motverka och försöka hindra en olovlig stridsåtgärd som förestår eller pågår. Om en olovlig stridsåtgärd har vidtagits av arbetstagare som är bundna av kollektivavtal åligger det enligt 43 § MBL arbetsgivaren och den berörda arbetstagarorganisationen att omedelbart ta upp överläggning med anledning av stridsåtgärden och att gemensamt verka för att den upphör.

#### *Sanktioner*

Brott mot kollektivavtalet eller MBL medför skyldighet att ersätta den skada som har uppkommit för motparten. Den skadelidande kan vara berättigad både till ekonomiskt och allmänt skadestånd. Det senare innebär att man vid bedömningen av skadan tar hänsyn även till intresset av att lagens eller kollektivavtalets bestämmelser iakttas och till andra omständigheter som har annan än rent ekonomisk betydelse.



## 6 Konkurrensförutsättningar för svenskflaggade fartyg

Det anges i mina direktiv att konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg särskilt ska belysas. Jag kan konstatera att flera sjöfartsnationer i Europa har svårt att möta konkurrensen från flaggstater utanför EU med en betydligt lägre kostnadsnivå. Åtgärder har därför vidtagits inom EU-länderna för att stärka konkurrensförutsättningarna för de egna fartygen (kapitel 4). Flera europeiska sjöfartsländer har infört olika former av stöd till bemanning samt tonnageskatt. Vidare har de flesta länder infört regler som innebär att det är möjligt att i högre utsträckning än i Sverige i dag anställa arbetskraft från lågkostnadsländer på särskilda villkor.

Stödsystemen i andra länder påverkar de svenskflaggade fartygens konkurrenskraft. Statistiken från 2009 och 2010 visar att av de fartyg som flaggats ut har ett antal registrerats i Danmark.

Sverige har genom det svenska sjöfartsstödet samt överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter försökt bemöta de konkurrensnackdelar som uppstått gentemot andra länder.

Konkurrensförutsättningarna för sjöfarten i förhållande till övriga trafikslag påverkas också av strukturen inom det totala transportsystemet. Exempel på detta är utvecklingen av sjöfartens infrastruktur i förhållande till den inom landtransportsystemen samt avgiftsstrukturen för sjöfart i förhållande till övriga trafikslag. En annan faktor som kan komma att påverka konkurrensförutsättningarna för sjöfarten är IMO:s beslut om sänkta gränsvärden för svavel i marina bränslen.

I detta kapitel beskrivs förutsättningarna för att bedriva sjöfart under svensk flagg och en jämförelse görs mellan kostnader under svensk flagg respektive vissa andra europeiska flaggstater. Slutligen görs en sammanfattande bedömning av svensk sjöfarts konkurrenskraft.

## 6.1 Fartygsdrift

### 6.1.1 Dagskostnad, resekostnad och kapitalkostnad

Driftskostnaden för ett enskilt fartyg beror bland annat på fartygstyp, storlek, ålder, anskaffningsvärde och bemanningsformer. För en specifik fartygsresa tillkommer även kostnader direkt relaterade till resan. Kostnaderna för ett fartygs drift kan delas in i dagskostnad, resekostnad och kapitalkostnad.

Med dagskostnad avses i allmänhet bemanning, löpande underhåll, reparationer, administrativa kostnader<sup>1</sup> samt försäkringar. När det gäller bemanningskostnader påverkas de av regelverken i den flaggstat där fartyget är registrerat. Bemanningskostnaden kan därför variera beroende på flagg. Övriga dagskostnader bedöms inte påverkas av fartygets flagg eftersom marknaden för dessa tjänster är internationell.

I resekostnad inkluderas de kostnader som är direkt relaterade till den aktuella resan som exempelvis drivmedel och sjöfartsavgifter. Kostnaden för drivmedel kan variera kraftigt och styrs till stor del av råoljans prisutveckling på den globala marknaden. Rederiet kan delvis påverka kostnaden genom energieffektiviseringar och användande av ny teknik. Däremot påverkas inte kostnaden för drivmedel av fartygets flagg. I resekostnaden ingår även sjöfartsavgifter som exempelvis hamnavgifter, farledsavgifter och lotsavgifter. Dessa blir lika stora för samma typ av fartyg och rutt oavsett vilket land fartyget är registrerat i.

Med kapitalkostnad avses räntor och avskrivningar. Ett fartygs kapitalkostnad utgörs av ränta på eget kapital<sup>2</sup>, ränta på upplånat kapital samt de avskrivningar som görs under fartygets ekonomiska livslängd. Räntekostnaderna kan variera beroende på rederiets kapitalstruktur och belåningsgrad.

Ett fartyg kan dock byggas och finansieras där det är billigast. Kapitalkostnaden är därmed en kostnad som, om man bortser från subventioner, skatteaspekter och avskrivningsplaner, inte varierar med fartygets flagg eftersom kapitalmarknaden är internationell. Däremot påverkas kapitalkostnaden av priset på fartyget och finansieringsvillkoren. Dessa båda faktorer kan för identiska fartyg skilja sig åt beroende på om de beställts eller köpts in under hög- respektive lågkonjunktur.

---

<sup>1</sup> Främst kostnader för landanställd rederipersonal.

<sup>2</sup> Den avkastning som rederiet förväntar sig på det insatta kapitalet.

### 6.1.2 Bemanningkostnadernas andel

För att kunna exemplifiera förhållandet mellan olika kostnader för ett fartygs drift har utredningen inhämtat uppgifter från ett antal rederier. Undersökningen omfattar dagskostnader, resekostnader och kapitalkostnader för olika typer av svenskflaggade fartyg och olika längd på den aktuella resan. Kostnader för lastning och lossning har inte tagits med i sammanställningen. Kapitalkostnaden motsvaras i vissa fall av charterhyra för fartyget. Bemanningkostnaden är redovisad som nettolön, det vill säga med avdrag för sjöfartsstödet. När det gäller lastfartygen kan det finnas TAP-anställda ombord.

För resor inom Europa på 500–2 000 nautiska mil varierar bemanningkostnaden för lastfartyg mellan 2–8 procent av den totala driftskostnaden<sup>3</sup>. Om bemanningkostnaden sätts i relation till endast dagskostnaden uppgår kostnaden för bemanning till cirka 35–60 procent av den totala dagskostnaden. I underlaget gällande lastfartyg ingår bulkfartyg, roro-fartyg och tankfartyg.

Bemanningkostnaden för passagerarfartyg och ropax-fartyg varierar mellan cirka 10–35 procent av den totala driftskostnaden. Kostnaden för bemanning sett som andel av dagskostnaden varierar mellan 30–50 procent. Typexemplen omfattar resor mellan 50 och 250 nautiska mil.

### 6.1.3 Jämförelse av bemanningkostnader mellan olika flaggor

En jämförelse mellan svenskflaggade fartygs kostnadsläge och det för andra flaggor är relevant enbart vad gäller bemanningkostnader eftersom övriga driftskostnader, som jag tidigare redogjort för, inte påverkas av fartygets flagg.

Lloyds Register Fairplay har på uppdrag av Tillväxtanalys gjort en jämförande studie<sup>4</sup> av kostnader för manskap. Jämförelsen görs mellan svenskflaggade lastfartyg med TAP-avtal och lastfartyg med endast filippinskt manskap. Enligt exemplet beräknas merkostnaden för ett svenskflaggat fartyg med sjöfartsstöd och nyttjande av TAP-avtal till cirka en miljon kronor per fartyg och år jämfört med fartyg där allt manskap kommer från ett lågkostnadsland.

---

<sup>3</sup> Dagskostnad, resekostnad och kapitalkostnad.

<sup>4</sup> Sveriges sjöfartssektor – en viktig del i en svensk maritim strategi. Tillväxtanalys 2010:03.

Skillnaderna i bemanningskostnader mellan svenska fartyg och fartyg under vissa andra flaggor beror främst på att flera europeiska sjöfartsländer har fartygsregister där det är möjligt att anställa en större andel arbetskraft från lågkostnadsländer än vad som i dag är möjligt på svenskflaggade fartyg.

Den lägre bemanningskostnaden för anställda från lågkostnadsländer beror på lägre lönenivåer samt att andra avlösningssystem tillämpas. Dessa avlösningssystem innebär att det krävs färre anställda per befattning i jämförelse med de avlösningssystem som i allmänhet gäller för ombordanställda från icke lågkostnadsländer.

De beräkningsexempel jag tagit del av tyder också på att lönerna enligt TAP-avtalen ligger något högre i jämförelse med löner för lågkostnadsbesättning på fartyg i vissa andra europeiska flaggstater. Vanligtvis följer anställningsvillkoren ombord på fartyg i vissa andra flaggstater av ITF godkända TCCC-avtal<sup>5</sup> för anställda från lågkostnadsländer.

För ombordanställda från EU- och EES-länder är lönevillkor och andra villkor som exempelvis avlösningssystem i princip lika mellan svenskflaggade fartyg och fartyg under andra europeiska flaggor. Skillnader som påverkar kostnaderna kan dock finnas i särskilda avtal exempelvis gällande pensioner.

Mot bakgrund av utförda beräkningar i underlagsrapporter, det faktum att det sker en utflaggning av lastfartyg till närliggande länder samt mina samtal med enskilda rederier bedömer jag att bemanningskostnaderna i Sverige generellt är högre i jämförelse med en del europeiska flaggstater.

## 6.2 Finansiering av fartyg

Svenska Skeppshypotekskassan grundades 1929 för att underlätta finansieringen av fartyg för svenska rederier och för att medverka till en förnyring av den svenska handelsflottan. Verksamheten regleras i lagen (1980:1097) om Svenska Skeppshypotekskassan.

I lagen sägs att kassans ändamål är att medverka vid finansiering av rederiverksamhet som bedrivs av ett svenskt rederi eller av ett utländskt rederi där det finns ett betydande svenskt inflytande eller intresse. Medverkan består av att lämna lån av långsiktig karaktär och lånen är avsedda att vara ett komplement till bankmarknaden.

---

<sup>5</sup> Total Crew Cost Concept.

Den maximala lånetiden är 15 år och lån kan lämnas på upp till 70 procent av ett fartygs värde. Vid årsskiftet 2009/10 uppgick kassans totala utestående lån till 6,9 miljarder kronor. Under 2009 utbetalades lån på 87 miljoner kronor vilket är en väsentlig minskning jämfört med 2008 då motsvarande lånevolym uppgick till 1 542 miljoner kronor.

Skeppshypotekskassan leds av en styrelse som utses av regeringen och verksamheten står under tillsyn av Finansinspektionen.

KPMG har på uppdrag av Näringsdepartementet genomfört en bolagsgenomgång av Svenska Skeppshypotekskassan. Resultatet av studien finns i en särskild promemoria från den 22 april 2010.

I de intervjuer som KPMG har gjort har det framkommit synpunkter som tyder på att Skeppshypotekskassan har störst betydelse för de mindre rederierna som inte har egna finansavdelningar och begränsade möjligheter att få konkurrenskraftiga villkor i förhandling med de större kommersiella bankerna.

Vidare har möjligheterna att erbjuda goda finansieringsvillkor som längre kredittider och i vissa fall lämna lån med säkerhet i intervallet 70–90 procent av fartygsvärdet lyfts fram som konkurrensfördelar i jämförelse med affärsbankerna. Även Skeppshypotekskassans goda kompetens om förhållanden för svenska rederier kan vara en konkurrensfördel för kassans del.

I möten med utredningens referensgrupp har betydelsen av en oförändrad Skeppshypotekskassa lyfts fram som en viktig faktor för vissa av de svenska rederiernas konkurrenskraft.

## **6.3 Företagsbeskattning**

### **6.3.1 Nuvarande system för företagsbeskattning**

Systemet för företagsbeskattning är en av de faktorer som påverkar i vilket land ett företag väljer att bedriva sin verksamhet. Bolagskatt är en skatt som aktiebolag i Sverige får betala på den vinst bolaget gör. Sedan den 1 januari 2009 är den statliga inkomstskatten för aktiebolag i Sverige 26,3 procent på årets resultat före skatt.

Vid försäljning av fartyg beskattas den vinst som uppkommer genom skillnaden mellan fartygets nedskrivna värde och det faktiska försäljningsvärdet. Om rederiet säljer och köper fartyg

under samma räkenskapsår undviker man i det nuvarande systemet kapitalbeskattning.

### 6.3.2 Alternativt system för beskattning av fartyg – tonnageskatt

I det flesta europeiska sjöfartsnationer finns ett alternativt system för beskattning av fartyg där dessa beskattas med så kallad tonnageskatt. Syftet är att stödja det egna landets sjöfartsnäring och att förmå redarna att registrera sina fartyg i ett register knutet till den egna nationen.

Tonnageskatt medför att rederierna kan utnyttja konjunktursyklar för att köpa och sälja fartyg vid lämplig tidpunkt.

I ett system med tonnageskatt bestäms ett rederis inkomster från fartyg schablonmässigt med utgångspunkt från fartygets lastkapacitet angivet som nettodräktighet<sup>6</sup>. De flesta system med tonnageskatt i Europa är utformade så att en schabloninkomst per fartyg multipliceras med det antal dagar under ett inkomstår som företaget förfogat över respektive fartyg. Den schablonberäknade inkomsten för fartygen läggs därefter samman med övriga inkomster som bolaget har haft vid sidan om inkomster kopplade till fartygen. Den sammanlagda inkomsten utgör grunden för beskattningen av företaget i enlighet med den bolagsskattesats som gäller i det aktuella landet.

I Sverige tillsattes 2004 en utredning om tonnageskatt. Utredningen överlämnade sitt betänkande *Tonnageskatt* (SOU 2006:20) i februari 2006. Förslagen beskrivs i avsnitt 2.3.7.

Det huvudsakliga skälet som anges för förslaget att införa ett system med tonnageskatt är att den svenska handelssjöfarten måste få konkurrenskraftiga villkor för att kunna fortsätta att bedriva sin verksamhet på en allt mer konkurrensutsatt marknad. I ett system med tonnageskatt får sjöfartsnäringen ett beskattningssystem som är förutsägbart och som möjliggör en långsiktig planering av verksamheten. Ett sådant system skulle förbättra villkoren för rederierna i samband med inköp och försäljning av fartyg.

---

<sup>6</sup> Nettodräktigheten beskriver omfattningen av ett fartygs rymd vad gäller lastrum och passagerarutrymmen samt fartygets djupgående. Begreppet används uteslutande för olika typer av avgiftsberäkningar och ska mäta de utrymmen som finns ombord och som påverkar fartygets intjäningsförmåga vad gäller frakt och passagerare.

## 6.4 Avgifter och skatter i det svenska fartygsregistret

En avgift tas ut för att registrera svenska fartyg. Vidare ska alla fartyg som registreras i skeppsregistret skeppsmätas vilket är förenat med en avgift.

Därutöver tillkommer avgifter för tillsyn av fartyg och rederier vilket i huvudsak sker genom återkommande besiktningar och utfärdande av certifikat. Beroende på fartygstyp kan omfattningen och regelbundenheten av besiktningarna variera. Alla fartyg genomgår dock någon form av besiktning årligen. En del av tillsynen kan av Transportstyrelsen delegeras till så kallade erkända organisationer, i huvudsak klassificeringssällskap.

Regeringen har i en lagrådsremiss den 28 maj 2009 gjort bedömningen att Transportstyrelsens verksamhet som avser tillstånd, tillsyn och registerhållning i huvudsak bör finansieras med avgifter. Principerna för avgiftsuttag bör vara desamma för samtliga fyra trafikslag. Avgifterna ska vara kostnadsbaserade och varje enskild avgift ska täcka de kostnader som uppstår inom myndigheten till följd av den aktuella tjänsten. Transportstyrelsen har på uppdrag av regeringen lämnat förslag till ett nytt avgiftssystem. För sjöfartens del innebär förslaget att bland annat avgiften för registrering av fartyg kommer att höjas. I den konsekvensbeskrivning som Transportstyrelsen tagit fram i samband med förslaget anges att de totala avgifterna vid registrering<sup>7</sup> av ett typskepp kommer att höjas från dagens 2 100 kronor till 16 000 kronor.

Utöver de ovan nämnda avgifterna finns en stämpelskatt på 0,4 procent på skeppsinteckningar. Ett pantbrev utfärdas som bevis på inteckningen. Transportstyrelsen ansvarar för hanteringen av stämpelskatten.

Svensk Sjöfarts Tidning (SST 1/2010) har gjort en jämförelse av kostnaderna för att registrera ett fartyg i Sverige med kostnaderna för registrering i bland annat det danska internationella skeppsregistret (DIS). Utgångspunkten för jämförelsen är ett fem år gammalt produkttankfartyg på 15 000 ton dödvikt och om 11 000 brutto. Fartyget köptes för 142 miljoner kronor och är belånat till 75 procent. Vidare bygger exemplet på att flaggstatens inspektion gjordes i en sydeuropeisk hamn samt att sex certifikat utfärdas.

Enligt exemplet uppgår kostnaderna för att registrera typfartyget till 625 000 kronor i Sverige och 281 000 kronor i DIS.

<sup>7</sup> Avser avgifter för registrering, inskrivning av förvärv, nationalitetscertifikat, inteckning på 1 miljon kronor och anteckning om innehav av pantbrev.

Den största skillnaden utgörs av stämpelskatten som i Sverige blir 426 000 kronor för typfartyget. I Danmark motsvaras den av en Tingslysningssafgift på 176 000 kronor för det aktuella fartyget.

## 6.5 Sammantagen bedömning av konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg

Jag kan konstatera att avsaknaden av ett tonnageskattesystem innebär en avvikelse från de förhållanden som råder i de flesta av EU:s övriga sjöfartsnationer. Denna avvikelse är i vissa fall en konkurrensnackdel för svenska rederier.

Jag kan också konstatera att Sverige har en betydligt högre skatt på in-teckningar, så kallad stämpelskatt, än exempelvis Danmark. Förslag till förändringar inom skatteområdet ligger dock inte inom mitt uppdrag.

Vidare bedömer jag att den mest avgörande konkurrensnackdelen för svenskflaggade fartyg i förhållande till flera närliggande sjöfartsländer är högre bemanningskostnader. Det främsta skälet till de högre bemanningskostnaderna är att andelen lågkostnadsbesättning är lägre på svenska fartyg i jämförelse med fartyg i vissa andra flaggstater.

Enligt min bedömning är konkurrenskraften för de svenska lastfartygen sämre än för de svenska passagerarfartygen. Detta styrks av statistiken gällande de senaste årens på- och avregistreringar i det svenska fartygsregistret. Skillnader i konkurrensförutsättningar mellan lastfartyg och passagerarfartyg har även påtalats i de kontakter jag har haft med företrädare för branschen. Förutsättningarna för olika fartygstyper kan dock komma att förändras. Ett exempel på en möjlig förändring av konkurrensförutsättningarna för passagerarfartyg är de diskussioner som för närvarande förs inom EU om en justering av tillämpningen av reglerna för mervärdesskatt vid servering ombord på fartyg i internationell trafik. I dag är sådan servering befriad från mervärdesskatt i de flesta EU-länder.

När det gäller avgifter förenade med svensk flagg som exempelvis avgifter för registrering och tillsyn är dessa faktorer, enligt min bedömning, inte avgörande för ett svenskt rederis beslut att flagga fartyg i ett annat land. De kostnadsbesparingar som kan göras här är, enligt min mening, marginella i jämförelse med minskade bemanningskostnader.



Vidare bedömer jag att dagens ordning för att finansiera fartyg i Sverige inte skiljer sig från de förhållanden som gäller för rederierna i konkurrentländerna.

## 7 Förslag för att stärka svenskflaggade fartygs konkurrenskraft

Enligt direktiven ska jag, om det bedöms lämpligt, lämna förslag på åtgärder utanför skatteområdet som kan stärka konkurrenskraften för fartyg under svensk flagg. Vidare ska jag se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter.

Transporterna med sjöfart till och från Sverige har och kommer även fortsatt att ha en mycket stor betydelse för det svenska näringslivet. Frågan är vilken betydelse den svenska produktionen av sjötransporter, det vill säga svenskflaggade fartyg, har och hur stöd till svensk rederinäring bör bedömas.

För att kunna göra en samlad bedömning om det är lämpligt med ytterligare stödåtgärder måste frågan om svenskflaggade fartyg, enligt min mening, belysas ur flera perspektiv.

För det första behöver de samhällsekonomiska effekterna belysas samt om nyttan, för svenskt näringsliv, av sjötransporter till och från Sverige påverkas av fartygens flagg. Därutöver bör mervärden av svenskflaggade fartyg för samhället i stort analyseras. Vidare måste frågan om ytterligare åtgärder bedömas i ett politiskt perspektiv. Det senare perspektivet rymmer de sjöfartspolitiska beslut som fattats inom EU samt den svenska transportpolitiken, näringspolitiken och arbetsmarknadspolitiken.

För att belysa dessa frågor har jag bland annat låtit genomföra en samhällsekonomisk studie. I studien beskrivs och värderas samhällsekonomiska kostnader och de positiva effekter som sjöfartssektorn ger upphov till för samhället i stort. Vid sidan av den samhällsekonomiska studiens teoretiska ansats har jag även låtit genomföra en intervjuundersökning där svenska transportköpare tillfrågats om sin syn på och sitt behov av svenska rederier

och av svenskflaggade fartyg. Jag har därefter tagit del av synpunkter på dessa studier från såväl utredningens expertgrupp som dess referensgrupp.

## 7.1 Svenskflaggade fartyg – kostnad och motiv

### 7.1.1 Samhällsekonomisk kostnad

För att kunna bedöma nyttan för samhället av svenskflaggade fartyg och sätta den i relation till den samhällsekonomiska kostnaden för sjöfartsstödet har jag, som tidigare nämnts, låtit genomföra en samhällsekonomisk analys (bilaga 3). Analysen har genomförts med de vedertagna metoder och enligt de principer som bland annat används vid värdering av samhällsekonomiska effekter av styrmedel och åtgärdsbeslut, till exempel vid upphandling av viss olönsam trafik samt vid infrastrukturinvesteringar.

Vid genomförandet av en sådan analys måste dagens situation jämföras med ett tänkt framtida scenario. I de gjorda beräkningarna har nuläget med sjöfartsstöd och TAP-avtalen jämförts med en situation med enbart sjöfartsstöd samt scenarier som inkluderar ett svenskt internationellt skeppsregister. Detta innebär att förutom beräkningar med dagens antal svenskflaggade fartyg har beräkningar gjorts för såväl fler som färre antal fartyg.

I samtliga fall uppstår en betydande samhällsekonomisk kostnad. Denna består i huvudsak av den merkostnad som uppkommer av att svensk arbetskraft producerar sjötransporttjänster istället för att arbeta i en bransch där de skulle åstadkomma ett större värde. Stödsystemen är en förutsättning för att det ska vara möjligt att ha en viss andel svensk besättning ombord.

Om inte stödet fanns skulle de svenskar som i dag arbetar ombord, efter en omställningsperiod, få anställning inom andra sektorer där arbetsgivare är beredd att betala de fulla kostnaderna. Skillnaden mellan dessa båda alternativ är den samhällsekonomiska kostnad som stödet ger upphov till. I studien görs antagandet att omställningskostnaderna är noll. Med omställningskostnader avses de kostnader som uppstår från att den svenska besättningen sägs upp fram till att dessa finner en ny anställning. Samma antagande låg till grund för beräkningarna i ESO-rapporten *Att reda sig själv* (avsnitt 2.3.5).

Den minskade intäkten i statsbudgeten till följd av sjöfartsstödet utgör i sig ingen samhällsekonomisk kostnad eftersom den motsvaras av en minskad lönekostnad hos de rederier som är mottagare av stödet.

Beräkningarna i den samhällsekonomiska analysen visar att dagens sjöfartsstöd, på 1,7 miljarder kronor per den 1 januari 2010<sup>1</sup>, leder till en samhällsekonomisk kostnad på cirka 1,4 miljarder kronor.

För varje krona som satsas i sjöfartsstöd uppstår en kostnad för samhället på 0,78 kronor. Detta kan också uttryckas som en samhällsekonomisk kostnad på drygt 8,9 miljoner kronor årligen per svenskflaggat fartyg som får stöd eller 210 000 kronor per anställd och år på de svenskflaggade fartygen.

I den samhällsekonomiska analysen har ett antal scenarios belysts vid sidan av dagens situation. Av tabell 7.1 framgår antagande och utfall av de olika beräkningarna. Endast sjöfartsstöd innebär en situation utan TAP-avtal. I en sådan situation beräknas stora delar av den svenskregistrerade flottan flaggas ut vilket innebär att den samhällsekonomiska kostnaden minskar. Två olika scenarier redovisas för en situation med ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS). Alternativ 1 innebär att handelsflottan ligger kvar på samma nivå som i dag och det andra alternativet att antalet fartyg i det svenska internationella skeppsregistret ökar och uppgår till 415 stycken. I det första fallet minskar den samhällsekonomiska kostnaden jämfört med i dag och i det senare fallet, med fler fartyg, blir kostnaden högre än i dag.

---

<sup>1</sup> Avser stödet under 2009 på 1,9 miljarder kronor omräknat till de förhållanden (antal fartyg och antal anställda) som rådde den 1 januari 2010.

**Tabell 7.1 Samhällsekonomisk kostnad, antal fartyg samt antalet anställda i fyra olika scenarier**

	Dagens situation	Endast sjöfartsstöd	SIS alternativ 1	SIS alternativ 2
Samhällsekonomisk kostnad, mnkr	1 403	962	1 058	1 990
Antal svensk-registrerade fartyg	236	142	236	415
Antal anställda				
- svenskar	7 832	6 039	4 649	6 685
- utlänningar	2 168	1 272	4 071	6 823

Analysen av den samhällsekonomiska kostnaden bygger på ett stort antal antaganden vilket ska beaktas när resultatet tolkas. Vid beräkningarna har bland annat en så kallad skattefaktor på 1,3 använts. Detta är en metod som används i samhällsekonomiska kalkyler för att kompensera för de snedvridningar som uppstår när staten finansierar verksamhet genom skatteuttag. Vad gäller infrastrukturinvesteringar har nyligen nya rekommendationer införts eftersom man där anser att snedvridningen motverkas av ett ökat arbetskraftsutbud. I den här studien har bedömningen gjorts att några sådana effekter inte förekommer vad gäller sjöfartsstödet och därför har en skattefaktor på 30 procent använts. Om skattefaktorn skulle antas vara noll minskar den samhällsekonomiska kostnaden i dagens situation med 30 procent vilket motsvarar 414 miljoner kronor.

Jag kan konstatera att ett SIS utformat i enlighet med Redareföreningens förslag (avsnitt 7.3.6) innebär att arbetskraft från lågkostnadsländer inte omfattas av det svenska socialförsäkringssystemet och inte heller är skattskyldiga i Sverige. Detta innebär att det inte uppstår någon samhällsekonomisk kostnad för arbetskraften från lågkostnadsländer.

### 7.1.2 Näringslivets bedömning av nyttan

Av den samhällsekonomiska studien framgår att flertalet marknadssegment inom sjötransportsektorn kännetecknas av i princip fullständig konkurrens. Det svenska näringslivet bör därför, enligt ekonomisk teori, ha tillgång till effektiva sjötransporter.

Som ett komplement till den samhällsekonomiska studien har jag har låtit genomföra en särskild studie om hur det svenska näringslivet uppfattar tillgången till sjötransporter. Som en del av studien har intervjuer genomförts med företrädare för logistikfunktioner på företag inom bland annat petroleum-, skogs-, konfektions- och fordonsbranschen (bilaga 4).

Jag kan konstatera att svenskt näringsliv i dag i stor utsträckning använder fartyg som inte är svenskflaggade för sina sjötransporter. Vad gäller anlop till Sverige med råoljetankers, gastankers, containerfartyg samt övriga torrlastfartyg är de svenskflaggade fartygens andel mycket liten. Däremot är produkt- och kemikalietankers, övriga tankers, bulkfartyg och roro-fartyg som anlöp svenska hamnar i olika utsträckning svenskflaggade. Av bilfartygen är en mindre andel svenskflaggade.

Enligt de som intervjuats i studien, och som representerar en relativt stor andel av marknaden i de utvalda branscherna, har tillgången till svenskflaggade fartyg inte någon avgörande betydelse för det svenska näringslivets konkurrenskraft.

Däremot anser flertalet av de intervjuade att det finns ett värde av att kunna samarbeta kring sjötransporttjänster med svenska rederier. För transporter som kräver en viss flexibilitet anses nord-europeiska rederier leverera bättre kvalitet.

För de transportköpare som i huvudsak använder sig av standardiserade transportlösningar påverkas dock inte det egna transportsystemets effektivitet och utveckling av rederiets nationalitet. Transportlösningarna är jämförbara oavsett om rederiet är svenskt eller utländskt.

Värdet av svenska rederier har emellertid betonats i tidigare motiv för stöd till rederinäringen. Rederiets närhet till den svenska industrin kan exempelvis förbättra möjligheten att skräddarsy transporter och därigenom bidra till att effektivisera den svenska industrin. Svenska rederier har bland annat utvecklat olika former av systemsjöfart nära knuten till industrin, till exempel roro-fartyg.

Ett annat argument har varit att sjöfartsrelaterade innovationer, till nytta för näringslivet, kan underlättas av ett nära samarbete mellan rederier, andra delar av sjöfartsnäringen samt kunder och underleverantörer.

Om svenska rederier genom särskild kompetens erbjuder en bättre produkt än utländska konkurrenter bör dock transportköparna vara beredda att betala mer för denna produkt. De svenska

transportberoende företagen gynnas därför inte av att subventioner specifikt går till svenska rederier.

Sammanfattningsvis bedömer jag att svenskt näringsliv inte är beroende av svenskflaggade fartyg eller svenska rederier för tillgången till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter men att svenska rederier tillför ett mervärde till den svenska transportmarknaden. Mervärdet består av rederiernas kunskap om och närhet till den svenska marknaden samt av möjligheten att tillsammans med övriga delar av det svenska sjöfartsklustret driva frågor om utveckling och innovation.

### 7.1.3 Mervärde för samhället

Den svenska sjöfartssektorn och de svenskflaggade fartygen ger upphov till nyttor och mervärden för samhället i stort. Förekomsten av sådana effekter kan i vissa fall motivera ett offentligt ingripande till exempel i form av ekonomiskt stöd till en viss bransch. I olika utredningar och politiska beslut sedan 1990-talet har stöd till rederinäringen i syfte att behålla en svenskflaggad handelsflotta motiverats bland annat utifrån ett antal positiva effekter för samhället i stort. Jag har i det följande valt att redovisa och bedöma några av de vanligaste argumenten för svenskflaggade fartyg. Det bör noteras att flera av frågorna är nära sammankopplade.

#### Internationellt arbete

Sjöfartens miljöpåverkan och sjösäkerhet är områden som kräver internationellt samarbete. Inom EU, International Maritime Organization (IMO) och International Labour Organization (ILO) beslutas om regler för sjöfarten gällande framförallt sjösäkerhet och föroreningar från fartyg samt arbetsvillkor. Besluten inom dessa organisationer påverkar sjösäkerheten och den marina miljön.

Den svenska kuststräckan är lång och antalet sjötransporter till och från svenska hamnar är omfattande. Det förekommer även en omfattande trafik längs med den svenska kusten utan att fartygen anlöper svenska hamnar. Sjötransporter innebär risker för miljön och för att minska dessa risker bör lämpliga krav ställas på

exempelvis fartygens tekniska standard och besättningens kompetens. Sverige har därför ett starkt intresse av att kunna påverka det internationella arbetet.

Sverige har historiskt sett varit drivande internationellt i frågor som berör sjösäkerhet och miljö. Från flera håll, bland annat från utredningens expertgrupp respektive referensgrupp, har erfarenheter från det internationella arbetet tagits upp. Det har framkommit att sjöfartsnationer med stora egna handelsflottor får större genomslag för sina synpunkter, detta oberoende av ländernas formella påverkansmöjligheter.

Detta talar för att förekomsten av en egen handelsflotta ökar möjligheten för Sverige att på ett konstruktivt och trovärdigt sätt delta i det internationella arbetet. En aspekt kopplad till detta är att de personer som företräder Sverige har den kompetens som är nödvändig för att kunna vara en pådrivande kraft i det internationella arbetet.

Exempel på frågor där Sverige fått gehör för sina synpunkter är bland annat IMO:s beslut att utpeka Östersjöområdet som ett särskilt känsligt havsområde (PSSA), i frågan om krav på dubbel-skrov, system för granskning av regelefterlevnad inom IMO, gränsvärden för utsläpp av luftföroreningar samt vad gäller regler för isklassning.

Enligt min uppfattning kan också takten i det internationella arbetet öka om Sverige utvecklar egna förslag på innovationer inom miljö- och sjösäkerhetsområdet som kan bidra till förbättringar. En sådan utveckling kan underlättas av förekomsten av svenska rederier.

Möjligheten till inflytande är inte enbart beroende av omfattningen av den svenska handelsflottan. Min sammantagna bedömning är dock 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 samt att det finns svensk sjöfartskompetens.

Dessutom innebär bibehållna nationella handelsflottor 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.



## Kompetensförsörjning

Sjöfartskompetens behövs inte bara inom sjöfarten utan även i andra delar av det maritima klustret. Ett svenskt bibehållet sjöfartskunnande är av betydelse inom områden som sjösäkerhet och miljöfrågor. Sjöfartskompetens behövs exempelvis inom sjöfartsmyndigheterna bland annat vid rekrytering av lotsar och inspektörer samt för att Sverige ska kunna fullgöra sina åtaganden som hamnstat och flaggstat.

Ombordanställda som väljer att gå i land kan bidra med sjöfartskompetens till olika delar i samhället. Exempelvis kan den nautiska och tekniska kompetensen som finns hos sjöbefäl vara av värde för bland annat rederier, hamnar, logistikbranschen, teknikföretag, forsknings- och utbildningssektorn samt för sjöfartsmyndigheterna.

Förutom den sjöfartskompetens som ombordanställda kan bidra med till samhället i stort, byggs det även upp sjöfartskompetens inom det kluster som omger svenska rederier och svenskflaggade fartyg. Kompetensen inom klustret fyller en funktion för arbetet med att utveckla ny teknik och innovationer i syfte att hitta lösningar som förbättrar miljön och säkerheten till sjöss.

Förekomsten av en svensk handelsflotta innebär att det svenska behovet av sjöfartskompetens i land kan tillgodoses.

## Maritimt kluster

Inom EU finns en bred definition av vad som ingår i det maritima klustret. I klustret inkluderas bland annat rederier, hamnar, varv, skeppsmäklare men också myndigheter, utbildning, forskning, turism, tillverkningsföretag samt ett antal ytterligare områden. Förekomsten av svenska rederier och svenskflaggade fartyg påverkar omfattningen på det maritima klustret. En bibehållen svensk handelsflotta bidrar till att upprätthålla och utveckla detta kluster.

Delar av klustret som exempelvis hamnar, stuverier och skeppsmäklare är inte beroende av fartygens flagg eller rederiets nationalitet. Företag som arbetar med reparation, underhåll och ombyggnad av fartyg påverkas i begränsad omfattning av fartygens flagg eller rederiets nationalitet. Sannolikheten att ett svenskt rederi med huvudkontor i Sverige nyttjar svenska företag kan dock

vara större till följd av närheten och möjligheten att kommunicera på samma språk.

Alla större industrier i Sverige har ett kluster av underleverantörer kring sig. Den industri som utgör kärnan i klustret får spridningseffekter på övriga delar. För att ur ett teoretiskt perspektiv motivera statligt stöd för att bevara svenskflaggade fartyg bör dock effekterna för det maritima klustret vara större än liknande effekter inom andra kluster i Sverige, som exempelvis klustret kring fordonsindustrin eller IT-klustret.

Min sammantagna bedömning är att en svensk handelsflotta bidrar till att vidmakthålla och utveckla det svenska maritima klustret. Detta är dock inte ett avgörande argument för statligt stöd till den svenska handelsflottan.

## Sysselsättning

Begreppet sysselsättning syftar på antal människor som har ett arbete. Antalet svenskar sysselsatta ombord på svenska fartyg var den 31 december 2009 cirka 12 000 personer.

Vad gäller antalet sysselsatta inom sjöfart och relaterade näringar har Tillväxtanalys uppskattat antalet till cirka 105 000 personer<sup>2</sup>. Förutom ombordanställda ingår anställda inom exempelvis hamnar, stuverier, skeppsmäklare, myndigheter och hos tekniska underleverantörer.

En minskad svensk handelsflotta påverkar antalet sysselsatta på fartygen och i vissa delar av klustret. Sysselsatta i de svenska hamnarna och den verksamhet som är knuten till dessa påverkas dock inte av storleken på den svenska handelsflottan.

Det kan vara relevant att subventionera sysselsättning om näringen i sig innebär ett mervärde för samhället i stort, till exempel för att upprätthålla kompetens inom en viss sektor. Att däremot isolerat subventionera en näring för att bibehålla eller öka antalet arbetstillfällen är, enligt min uppfattning, inte motiv för ett statligt stöd. Flera andra näringar skulle kunna få ökad sysselsättning om subventioner infördes. Utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv bör sysselsättningen öka i de sektorer som är konkurrenskraftiga.

---

<sup>2</sup> Sveriges sjöfartssektor – en viktig del i en maritim strategi (2010:03).

## Svensk ekonomi

I flera utredningar bland annat i Tillväxtanalys rapport<sup>3</sup> och i en rapport<sup>4</sup> från Internationella handelshögskolan i Jönköping har sjöfartens ekonomiska betydelse framhållits.

År 2006 svarade sjötransporter för 0,69 procent av näringslivets totala förädlingsvärde<sup>5</sup>. Summan av alla branschens förädlingsvärde utgör näringslivets samlade bidrag till bruttonationalprodukten (BNP).

Mot bakgrund av att den svenska rederinäringen är subventionerad med sjöfartsstöd och sannolikt inte skulle bedriva verksamhet under svensk flagg i samma omfattning utan detta stöd, är dess bidrag till BNP inte relevant i ett samhällsekonomiskt perspektiv. Oavsett vilken del av ekonomin det gäller är det inte motiverat att ge subventioner enbart för att öka BNP om inte BNP ökar mer än kostnaden för subventionen.

I budgetpropositionen för budgetåret 1997 (prop. 1996/97:1) slogs fast att en del i det näringspolitiskt inriktade sjöfartspolitiska målet ska vara att stärka betalningsbalansen<sup>6</sup> genom att tillvarata sjöfartens möjligheter som en konkurrenskraftig exportnäring. En komponent i betalningsbalansen är bytesbalansen som utgör skillnaden mellan vad som produceras och vad som förbrukas inom Sverige. Är bytesbalansen positiv har Sveriges fordringar på utlandet ökat.

Sedan mitten av 1990-talet har Sverige ett stort exportöverskott. Enligt Statistiska centralbyrån (SCB) uppgick Sveriges nettoexport 2009 av varor och tjänster till närmare 213 miljarder kronor. Det finns således i dag inget underskott i utrikeshandeln.

Utredningen har i samråd med SCB konstaterat att det ur den befintliga statistiken inte går att utläsa hur stor andel av nettoexporten som är hänförlig till de svenska rederierna och produktionen av sjötransporter. Den svenskflaggade handelsflottans betydelse för bytesbalansen går därmed inte att bedöma.

Även om det hade gått att belägga att svenska rederier bidrar till nettoexporten är det enligt min uppfattning inte effektivt att stödja sektorer som i vissa avseenden har komparativa nackdelar. Sådana

---

<sup>3</sup> Sveriges sjöfartssektor – en viktig del i en maritim strategi (2010:03).

<sup>4</sup> Den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska och geografiska nätverk och kluster.

<sup>5</sup> Enligt rapport från Tillväxtanalys (2010:03). Sjötransporter (SNI92=61).

<sup>6</sup> Med betalningsbalans avses ett lands samtliga ekonomiska transaktioner med utlandet under ett år. Betalningsbalansen delas in i bytesbalansen, kapitalbalansen och den finansiella balansen.

nackdelar kan till exempel vara högre bemanningskostnader jämfört med lågkostnadsländer.

Sammanfattningsvis finner jag det svårt att motivera ytterligare åtgärder för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft utifrån sektorns betydelse för den svenska ekonomin.

## Beredskap

Beredskapsskäl och möjligheten att säkra sjötransporter i politiska och ekonomiska orostider har förts fram som ett av motiven för att bibehålla svenskflaggade fartyg (prop. 1996/97:1). Däremot togs inte beredskapsmotivet upp i samband med förändringarna av sjöfartsstödet hösten 2001 (prop. 2000/01:127).

Målen för arbetet med samhällets krisberedskap är att minska risken för och konsekvenserna av allvarliga störningar, kriser samt olyckor, trygga hälsan och den personliga säkerheten för barn, kvinnor och män samt att hindra eller begränsa skador på egendom och miljö. Krisberedskapen bör även bidra till att minska lidande och skadeverkningar av allvarliga olyckor och katastrofer i andra länder.

För att värdera betydelsen av tillgången till svenskflaggade fartyg för beredskapen har jag tagit hjälp av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). I det underlag som MSB har lämnat till utredningen har även Sjöfartsverket och Försvarsmakten bidragit med synpunkter.

MSB bedömer att en svenskflaggad handelsflotta inte är avgörande för Sveriges krisberedskap eftersom många av dagens hot och risker är oberoende av nationsgränser. MSB anser att en svensk handelsflotta inte är av särskild vikt för att klara nödvändig import och export i ett krisläge. Myndigheten konstaterar att frågorna om beredskap kan lösas genom att svenska myndigheter sluter befракtningsavtal med såväl svenska som utländska redare. MSB:s bedömning är att de avtal som finns i dag är av tillräcklig omfattning för att uppfylla målen för den svenska beredskapen vad gäller sjötransporter.

## 7.2 Mina överväganden

### 7.2.1 Motiv för att bibehålla en svensk handelsflotta

Det finns flera skäl som talar för att Sverige fortsatt ska stödja sjöfarten på ett sätt som bidrar till att en svenskflaggad handelsflotta kan bibehållas. Mot bakgrund av genomgången i avsnitt 7.1.3 samt det faktum att Sverige har ställt sig bakom EU:s sjöfartspolitik (avsnitt 2.1) är det enligt min uppfattning främst följande tre faktorer som motiverar insatser för att bibehålla en svensk handelsflotta. Möjligheten för Sverige att:

- påverka arbetet inom internationella organisationer vad gäller miljö- och sjösäkerhet,
- upprätthålla sjöfartskompetens i Sverige, samt
- bidra till uppfyllelsen av de strategiska målen för EU:s sjöfartspolitik.

En bibehållen svensk handelsflotta bidrar också till att vidmakthålla och utveckla det svenska maritima klustret. Däremot bedömer jag att näringslivet inte är beroende av svenskflaggade fartyg för sina sjötransporter och jag har i samtal med olika intressenter uppfattat att det finns en samsyn kring denna bedömning. Jag har inte heller funnit några avgörande skäl att stödja de svenskflaggade fartygen utifrån dess påverkan på den svenska ekonomin, sysselsättningen eller beredskapen.

### 7.2.2 Ändamålsenliga åtgärder

Utgångspunkten för mitt arbete är enligt direktiven att om det bedöms som lämpligt lämna förslag på åtgärder för att stärka den svenska sjöfartsnäringsens konkurrenskraft. Utifrån den lämplighetsbedömning som jag tidigare har redogjort för anser jag att åtgärder främst bör syfta till att Sverige ska bidra till att uppfylla målen för EU:s sjöfartspolitik samt upprätthålla sjöfartskompetens och kunna vara pådrivande i internationella sammanhang. Enligt min bedömning har dagens storlek på den svenska handelsflottan varit tillräcklig för att uppnå detta. Genom att behålla dagens nivå kan den samhällsekonomiska kostnaden begränsas. Under 2000-

talet har antalet fartyg i den svenska handelsflottan varierat inom intervallet 190 till 208 fartyg<sup>7</sup>.

I kapitel 6 har jag konstaterat att svenskflaggade fartyg har en sämre konkurrenskraft än fartyg under vissa andra flaggor. För att den svenska handelsflottan ska bibehållas är det därför nödvändigt med ytterligare åtgärder för att stärka konkurrenskraften för svenskflaggade fartyg. Om inte åtgärder vidtas för att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft bedömer jag att utflaggningen av lastfartyg kommer att fortsätta.

Av direktiven framgår att mitt uppdrag inte omfattar frågor inom skatteområdet. Vidare innebär dagens svenska sjöfartsstöd, med en sänkning av inkomstskatt och sociala avgifter till noll, att den högsta stödnivån som kommissionen tillåter redan är införd. Det är dock möjligt att göra omfördelningar inom ramen för dagens sjöfartsstöd.

Inom de områden som jag har möjlighet att lämna förslag är det främst möjligheten för rederierna att sänka bemanningskostnaderna som kan leda till förbättrade konkurrensvillkor. Exempel på ytterligare åtgärder för att på sikt förbättra konkurrensvillkoren är förslag inom forsknings- och innovationsområdet. Forskning och innovationer kan leda till utveckling av fartyg och utrustning, förbättrad logistik, användning av ny teknik och därigenom en förbättrad konkurrenskraft. Vidare skulle regel-förenklingar kunna bidra till att stärka de svenska fartygens konkurrenskraft.

Utifrån rederiernas perspektiv måste frågan om rimliga konkurrensvillkor ses ur ett helhetsperspektiv. I detta inkluderas bland annat kostnader för registrering, tillsyn och skatt på in-teckningar av fartyg samt tonnageskatt och bemanningskostnader.

Flera företrädare för sjöfartsnäringen har framfört att de saknar en tydlig politisk inriktning för den svenska sjöfartspolitik. Osäkerhet kring de långsiktiga förutsättningarna för att bedriva rederiverksamhet i Sverige kan enligt min uppfattning bidra till att fartyg flaggas ut. Denna fråga tas även upp i den internationella studie utredningen låtit göra. Enligt studien väger kostnads-skillnader tungt för att ett fartygsregister ska vara attraktivt men även andra faktorer som stabilitet och kontinuitet bedöms vara

---

<sup>7</sup> Handelsfartyg över 500 brutto.

viktiga samt att det finns en tydlig politisk förankring för de sjöfartspolitiska stödåtgärderna.

### 7.3 Mina bedömningar och förslag

#### 7.3.1 Ökad andel TAP-anställda på svenska fartyg

**Mitt förslag:**

Regeringen bör noga följa förhandlingarna mellan arbetsmarknadens parter i fråga om fler TAP-anställda på svenska fartyg.

I mina direktiv anges att jag bör undersöka möjligheterna för arbetsmarknadens parter att på olika sätt bidra till att stärka konkurrenskraften.

Under mitt arbete har jag genom kontakter med arbetsmarknadens parter tagit del av parternas syn på åtgärder för att stärka konkurrenskraften.

Dagens TAP-avtal innebär att en viss andel av bemanningen ombord på lastfartyg i internationell trafik kan bestå av utländska medborgare enligt särskilda kollektivavtal. Detta bidrar till att sänka bemanningskostnaden och förbättra konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg. De befintliga avtalen innebär att bemanningskostnaderna kan sänkas utan att förändringar i arbetsrätten behöver göras.

Jag kan konstatera att det under 2010 har förts förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter som har resulterat i tillämpningsavtal som innebär att andelen TAP-anställda ytterligare kan utökas på vissa fartyg.

När nybyggda eller nyförvärvade fartyg tas i bruk kan den högre andelen TAP-anställda tillämpas direkt. På andra fartyg kan andelen TAP-anställda öka först i takt med rederianställdas naturliga avgångar. Det innebär att det kan ta tid innan den i avtalen möjliga andelen anställda från lågkostnadsländer uppnås, vilket i sin tur kan innebära att utflaggningsen fortsätter.

För att bemanningskostnaderna ska kunna sänkas inom en rimlig tid är det angeläget att andelen TAP-anställda kan öka i en betydligt snabbare takt än vad som är möjligt med dagens överenskommelser.

Jag anser att andelen TAP-anställda på svenskflaggade fartyg bör skrivas in i centrala avtal. Löner och andra lönevillkor bör kopplas till av ITF godkända avtal<sup>8</sup> för att vara likvärdiga med de avtal som gäller i vissa andra europeiska sjöfartsnationer. Genom denna koppling garanteras vissa miniminivåer gällande arbetsvillkor.

I syfte att stödja en utveckling mot en högre andel TAP-anställda bör rederierna erbjuda omställningsinsatser som bidrar till att svenska sjömän kan finna annan sysselsättning. Omställningsarbetet bör utgå från ett mellan parterna gemensamt omställningsprogram och fokusera på individuella lösningar för att i varje enskilt fall finna en alternativ sysselsättning. Insatserna kan exempelvis omfatta utbildning, förmedlingsinsatser, avgångsersättning eller stöd till att starta näringsverksamhet. Kostnader för omställningsinsatser bör huvudsakligen bäras av rederierna. Därutöver kan generella arbetsmarknadspolitiska åtgärder vara aktuella. Omställningsarbetet bör bedrivas i nära samverkan mellan rederierna, arbetstagarorganisationerna och arbetsmarknadsmyndigheterna.

Inom den Europeiska socialfondens (ESF)<sup>9</sup> programområde 1 finns möjlighet att ansöka om medel för kompetensutveckling som bidrar till att individen har den kompetens som efterfrågas vid förändringar på arbetsmarknaden. Organisationer och företag kan ansöka om stöd från fonden. Det innebär att exempelvis rederier och arbetsmarknadsorganisationer kan söka stöd för omställningsinsatser. Svenska ESF-rådet förvaltar socialfondens.

Vidare kan det finnas möjligheter för sjöfartsnäringen att, via staten, ansöka om stöd för omställningsinsatser från Europeiska fonden för justering för globaliseringseffekter (EGF). Det är medlemsstaten, det vill säga den svenska regeringen, som ansöker hos kommissionen om medel från fonden.

Utifrån ovanstående resonemang är det min bedömning att arbetsmarknadens parter själva bör ansvara för att sluta överenskommelser som leder till sänkta bemanningskostnader. Detta är att föredra framför lagstiftning som innebär begränsningar i arbetsrätten inom en viss bransch. De kontakter jag har haft med parterna tyder på att det bör vara möjligt för dessa att genom

---

<sup>8</sup> TCCC-avtal (Total Crew Cost Concept).

<sup>9</sup> Europeiska socialfondens är EU:s verktyg för att skapa fler och bättre jobb i Europa. Under perioden 2007–2013 har Sverige tilldelats 6,2 miljarder kronor ur fonden.



konstruktiva diskussioner finna gemensamma lösningar för att stärka de svenskflaggade fartygens konkurrenskraft.

För att utflaggningen ska bromsas bedömer jag det som mycket angeläget att parterna skyndsamt kommer överens. Förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter bör därför inledas så snart som möjligt med målet att en ny överenskommelse ska vara tecknad senast den 1 mars 2011. Regeringen bör följa förhandlingarna och överväga att utse en förhandlingsledare som kallar parterna till förhandling samt medverkar vid förhandlingen. Återkommande avstämningpunkter bör läggas in under förhandlingsperioden.

### 7.3.2 Forskning och innovation

**Mina förslag:**

- En innovationsfond för sjöfarten bör inrättas.
- Ett samlat FoI-program bör tas fram.

Jag anser att forskning och innovationsverksamhet bör ses som en del i arbetet med att stärka den svenska sjöfartens konkurrenskraft. Begreppet innovation står för mer företagsnära utvecklingsfrågor som är kopplade till produkter eller tjänster som är på väg att kommersialiseras. Det bör dock noteras att effekter till följd av insatser inom dessa områden uppkommer först på längre sikt.

Min bedömning överensstämmer med de bedömningar som görs i EU:s dokument om strategiska mål och rekommendationer för sjöfartspolitikerna fram till 2018. Här betonas vikten av forskning och innovation och dess betydelse i arbetet med att stärka konkurrenskraften för sjöfartsindustrin inom unionen.

Forskning och innovationsverksamhet har bidragit till ökad svensk konkurrenskraft inom sjöfartssektorn. Det gäller bland annat möjligheterna att konstruera och låta bygga fartyg med bättre prestanda exempelvis avseende godsvolymer och antal passagerare samt metoder för att minska bränsleförbrukningen. Forskning och innovationer är också av betydelse för att förbättra miljön och öka sjösäkerheten samt för att vara drivande i den internationella utvecklingen.

Jag har tagit del av flera nationella och internationella översikter vad gäller nyttan av forskning. Under 2008 presenterade till exempel Vinnova en studie (VR 2008:19) där resultaten från inter-

nationell och nationell forskning främst inom OECD-området redovisas.

Vinnovas motsvarighet i Finland har 2009 i rapporten *Innovation creates success and growth* (Tekes 2009) redovisat effekterna av statliga bidrag till forskning och innovationsverksamhet.

Sambandet mellan forskning och innovationer och ekonomisk tillväxt har även beskrivits i betänkandet *Patent och innovationer för tillväxt och välfärd* (SOU 2006:80).

Den bild som ges i ovanstående rapporter tyder på att statligt stöd till innovationer som ges till företag ger positiva effekter både för det enskilda företaget och för samhället i stort. Företagen blir mer konkurrenskraftiga bland annat genom att innovationerna förbättrar produktiviteten. Samhällsstöd till innovationer kan därför enligt min mening motiveras.

Arbetet med forskning och innovationer bör ske i ett nära samspel mellan aktörerna i det maritima klustret men också i en nära samverkan mellan näringslivet och staten. Erfarenheterna av ett gemensamt ansvar mellan staten och sjöfartsnäringen på detta område är goda och kan illustreras av den gemensamma synen på sjösäkerhetsprogrammets utveckling och finansiering liksom av det gemensamma ansvaret för Lighthouse (avsnitt 2.4.2).

## Innovationsfond

Min bedömning är att företagsnära innovationsverksamheter bör förstärkas och ske i en samverkan mellan staten och näringen. Mot denna bakgrund föreslår jag att en innovationsfond inrättas inom den finansiella ram som i dag utgör sjöfartsstödet.

Jag gör bedömningen att delar av det nuvarande statliga sjöfartsstödet kan utformas på ett mer effektivt och framåtsyftande sätt. Detta genom att en viss del av stödet används för innovationer och investeringar istället för att täcka rederiernas driftskostnader.

Kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport medger investeringsstöd till innovationer till exempel vad gäller säkerhet och miljö. Fonden bör inriktas på stöd till innovationer och investeringar inom de i riktlinjerna angivna områdena.

Som jag ser det bör stöd kunna ges till samtliga rederier med svenskflaggade fartyg och omfatta alla typer av fartyg i olika marknadssegment. En förutsättning är dock att de aktuella fartygen används i utrikes trafik och därmed är utsatta för internationell

konkurrens. Enligt min bedömning bör medel ur fonden kunna användas i samverkan mellan enskilda företag eller grupper av företag inom det maritima klustret. Detta innebär exempelvis att ett rederi tillsammans med ett utrustningsföretag bör kunna ansöka om stöd.

Vinnova och Sjöfartsverket bör få i uppdrag att utveckla fonden i dialog med branschen. Eftersom fonden är en del av sjöfartsstödet anser jag att Rederinämnden bör ges i uppdrag att administrera utbetalningarna från fonden. En särskild bedömningsgrupp med representanter från näringen, forskningen och staten bör ges ansvar att fatta beslut om hur medlen i fonden ska disponeras.

Det är svårt att uppskatta hur stor en innovationsfond för den svenska sjöfarten behöver vara för att ge tillräcklig effekt på innovationsutvecklingen. Som en jämförelse kan nämnas att det holländska innovationsprogrammet omsätter cirka 400 miljoner kronor per år. Den slutliga storleken på innovationsfonden bör fastställas i dialog mellan regeringen och representanter för sjöfartsbranschen. Jag anser dock att en rimlig nivå för avsättningar till fonden och för en effektiv innovationsverksamhet skulle kunna vara 5 till 10 procent av det nuvarande sjöfartsstödet. En del av dessa medel bör reserveras för administrativa kostnader. För 2009 skulle den totala avsättningen motsvara cirka 100 till 200 miljoner kronor.

Innovationsfondens årliga intäkter kan komma att variera beroende på antal fartyg i den svenska handelsflottan. Dessa effekter bör dock kunna balanseras så att ett rimligt årligt uttag kan ske över tid.

Ur ett statsfinansiellt perspektiv är förslaget saldoneutralt. Nedsättningen av de statliga intäkter som dagens sjöfartsstöd innebär begränsas och motsvarande summa tillförs innovationsfonden. Förslaget minskar dock den så kallade budgeteringsmarginalen genom att utbetalningar till fonden innebär ökade utgifter inom det av riksdagen fastställda utgiftstaket.

Ett alternativt sätt att tillföra medel till innovationer skulle kunna vara att delar av den nedsättning av statens intäkter som sjöfartsstödet innebär istället avsätts till ett anslag på statsbudgeten. En förutsättning för att medelstilledningen vid ett anslag ska fungera effektivt är möjligheten till anslagssparande över åren.

## Ett samlat FoI-program och ökad samverkan kring sjöfartsforskningen

Sjöfartsverket bör ansvara för att, i samverkan med berörda aktörer, ta fram ett samlat FoI-program. Jag har här valt att använda begreppet FoI – Forskning och Innovationer. Begreppet användes i Transportforskningsutredningen (SOU 2010:27) och innebär utveckling av kunskap om bland annat system, infrastruktur, fordon, logistik, säkerhet och miljö, men även frågor som har med ekonomi och finansiering att göra.

Det är, enligt min mening, svårt att på basis av de forsknings-satsningar som genomförts inom sjöfartsområdet urskilja de samlade framtida behoven. Visserligen har forskningsprogram tagits fram men dessa har inte fullt ut tagit hänsyn till både forskningsbehov och innovationsbehov. Jag kan dessutom se att man hittills inte tagit hänsyn till hela klustrets behov och inte heller tydligt utvecklat kontakterna mellan företagen och forskarna. I den utvärdering som gjorts av kompetenscentrat Lighthouse redovisas att forskningen är av god kvalitet men att det finns ett behov av att förbättra kontakterna mellan sjöfartsföretagen och forskarna.

Jag föreslår därför att ett samlat svenskt FoI-program utarbetas för den maritima sektorn som helhet. Detta bör ske genom att behovsanalyser genomförs som kan ställas till alla aktörers förfogande och utgöra grund för ansökningar hos olika finansiärer och genomförs av olika forskningsutförare.

Min uppfattning är att Sjöfartsverket är den aktör som bäst skulle kunna ta ansvar för ett sådant arbete i samverkan med berörda aktörer. Myndigheten har omfattande kontakter och kunskaper om svensk sjöfart men också om sjöfart till och från Sverige vilket gör verket lämpat för uppgiften.

Vidare stödjer jag Transportforskningsutredningens förslag om ökad samverkan och en effektivare organisation kring forskning och innovationer inom sjöfartssektorn. Förslaget innebär att de statliga myndigheter som berörs av FoI-verksamhet inom sjöfartsområdet dels ska ha ett tydligt ansvar, dels ha tydligt anvisade medel för forskning och innovationsarbete. Sjöfartsverket har enligt min mening en viktig roll i den samverkan som då behöver ske. Både planering och samordning på detta område bör utvecklas och integreras med övrig transportforskning inom det samordningsorgan, Transam, som föreslås i Transportforskningsutredningen förslag. Övriga statliga aktörer som berörs är

Energimyndigheten, Kustbevakningen, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket samt Vinnova.

Jag anser dessutom att FoI-administrationen kan göras gemensam. Alla berörda finansiärer har inte en utbyggd administration för utlysningar och information. Avtal mellan Vinnova och övriga aktörer i dessa frågor skulle kunna vara en modell.

Vad gäller medel till forskning har Transportforskningsutredningen föreslagit utökade resurser till sjöfartssektorn. Utredningen har bland annat föreslagit att Sjöfartsverket bör anvisas 13 miljoner kronor årligen över statsbudgeten för detta ändamål. Även Transportstyrelsen och Energimyndigheten bör enligt utredningen anvisas medel för forskning inom området. Jag delar utredningens bedömning att det behövs ytterligare medel för att de aktuella myndigheterna ska ges rimliga möjligheter att klara sina forskningsuppgifter och för att förbättra stödet till den företagsnära innovationsverksamheten som kräver forskning. Enligt min uppfattning är dock 13 miljoner inte tillräckligt för att på ett tillfredsställande sätt genomföra dessa uppgifter.

### 7.3.3 Fler kategorier av fartyg får del av sjöfartsstöd

**Mitt förslag:**

Sjöfartsstöd bör lämnas till samtliga fartyg som omfattas av kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.

Det finns vissa typer av fartyg inom den svenska sjöfarten som är utsatta för internationell konkurrens men som i dag inte får del av sjöfartsstödet. Det gäller bland annat fartyg som arbetar med sjömätning, kabelläggning, muddring och konstruktionsarbeten i marin miljö.

Jag anser att samtliga fartyg som har möjlighet att få stöd enligt kommissionens riktlinjer (avsnitt 5.1.2) bör inkluderas i det svenska stödsystemet. Motivet för detta är att skapa likvärdiga förutsättningar mellan olika fartygstyper som är utsatta för internationell konkurrens. Det är Rederinämnden som i varje enskilt fall prövar och beslutar om sjöfartsstöd kan medges.

År 2009 trädde en ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd i kraft. Genom ändringen skärptes kraven för att stöd

ska utgå genom att det ställdes krav på att fartyget i sin näringsverksamhet ska utföra transporter av gods eller passagerare. Den tidigare lydelsen som trädde i kraft i september 2007 har dock notifierats och godkänts av Europeiska kommissionen. Det innebär att kommissionen ansett att den tidigare lydelsen, som omfattande fler fartyg, låg inom riktlinjerna. Enligt min mening bör samtliga typer av fartyg som kommissionen accepterat kunna få del av det svenska sjöfartsstödet.

Ett genomförande av förslaget innebär en ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd (se författningsförslag).

#### 7.3.4 Regelförenkling

**Mitt förslag:**

Transportstyrelsen bör överväga möjligheten att utse en kontaktperson som hanterar samtliga frågor vid registrering av fartyg.

Enligt mina direktiv ska jag under utredningsarbetet särskilt beakta regeringens arbete med regelförenkling och föreslå möjliga förenklingar som har identifierats under utredningens arbete.

Jag har gjort en genomgång av de förslag till regelförenkling som Transportstyrelsen på uppdrag av regeringen tagit fram. Vidare har jag gått igenom den skrivelse från juni 2010 där regeringen har redovisat hur arbetet med regelförenklingen fortskrider. Jag kan konstatera att de förslag Transportstyrelsen har lämnat har omhändertagits av regeringen i den mån det inte är Transportstyrelsen som själv ansvarar för frågan. I vissa delar pågår fortfarande ett beredningsarbete.

Flera av nämnda regelförenklingsförslag gäller handelsfartyg och innebär att rederiernas administrativa kostnader minskar. Min bedömning är dock att de enskilda förslagens påverkan på ett rederis konkurrenskraft är marginell i jämförelse med möjligheten att sänka bemanningskostnaderna. Det är dock viktigt att arbetet med regelförenkling ständigt pågår. För rederiernas val att behålla fartyg under svensk flagg är helheten viktig.

Ett av de regelförenklingsförslag som jag ser som mest relevant i förhållande till svenskflaggade fartygs konkurrenskraft är möjligheten för rederierna att i större utsträckning välja exempelvis

klassificeringssällskap för fartygstillsynen. I mina dialoger med företrädare för rederier har det lyfts fram som en viktig konkurrensstärkande åtgärd. Jag kan konstatera att det pågår ett arbete kring frågan och att Transportstyrelsen ska lämna en slutlig rapport till regeringen den 31 december 2010.

Att registrera ett fartyg i det svenska fartygsregistret kräver i dag ett antal kontakter med ansvarig myndighet, Transportstyrelsen. För att underlätta för rederierna vid inflaggning bör Transportstyrelsen överväga att utse en kontaktperson från myndigheten som bistår rederiet genom hela administrationsprocessen i samband med en fartygsregistrering. En sådan mer kundorienterad process leder till en förenklad administration för rederierna. En liknande ordning finns exempelvis i Storbritannien<sup>10</sup>.

### 7.3.5 Tonnageskatt

**Min bedömning:**

Ett införande av en tonnageskatt skulle innebära att konkurrensförutsättningarna för svenskflaggade fartyg blir mer likvärdiga med de som gäller i de flesta övriga europeiska sjöfartsnationer.

Det är tydligt angivet i mitt uppdrag att jag inte ska lämna förslag inom skatteområdet.

Jag kan dock konstatera att ett införande av ett tonnageskattesystem skulle innebära att Sverige i likhet med flertalet övriga sjöfartsnationer i EU fullt ut använder de möjligheter som kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjöfarten medger (avsnitt 5.1.2).

För ett införande talar att kommissionens riktlinjer tillåter det, flertalet övriga sjöfartsnationer i Europa har ett sådant system, ett förslag till utformning finns framme samt att statsfinanserna, beroende på hur systemet utformas, inte behöver påverkas. I Tonnageskatteutredningens betänkande (SOU 2006:20) görs bedömningen att över en konjunkturcykel kommer inkomsterna från ett tonnageskattesystem ligga i paritet med skatteinkomsterna enligt nuvarande skattesystem.

---

<sup>10</sup> Standard Note SN/BT/595, House of Commons, Section Business and Transport.

Jag har inte haft möjlighet att inom utredningstiden närmare analysera de svenska rederiernas resultat för 2009. De underlag jag har tagit del av tyder dock på dålig lönsamhet för många svenska rederier under året. Frågan om de obeskattade reservernas storlek (2.3.7) bör därför vara enklare att hantera vid en eventuell övergång till ett tonnageskattesystem.

### 7.3.6 Svenskt internationellt skeppsregister (SIS)

**Min bedömning:**

Jag kan av följande skäl inte förorda att ett SIS införs:

- För att ett SIS ska få önskad effekt krävs ändringar i svensk arbetsrätt som är av sådan karaktär att de strider mot internationella konventioner som Sverige ratificerat.
- Ändringar i arbetsrätten för sjöfartssektorn kan leda till att fler sektorer efterfrågar liknande regelförändringar.
- Möjligheten att långsiktigt uppnå stabila förutsättningar för sjöfartspolitikerna minskar med ett SIS.

#### Bestämmelser i ett SIS

Jag har övervägt möjligheter att införa ett SIS i syfte att stärka konkurrenskraften för svenskflaggade fartyg. Den mest avgörande konkurrensnackdelen för svenskflaggade fartyg i förhållande till flera närliggande sjöfartsländer är högre bemanningskostnader. Ett SIS bör därför innehålla bestämmelser som underlättar för svenska rederier att anställa arbetskraft från lågkostnadsländer på villkor som ger lägre bemanningskostnader.

Med ett SIS skulle rederierna kunna öka andelen ombordanställda från lågkostnadsländer och därmed i högre utsträckning än i dag kunna påverka bemanningskostnaderna. En utgångspunkt har också varit att bemanningskostnaderna ska kunna sänkas relativt omgående.

Mot bakgrund av hur den svenska arbetsmarknaden är reglerad skulle det vara nödvändigt att göra vissa förändringar i arbetsrätten för att uppnå ovanstående. Enligt min mening skulle följande förändringar behöva genomföras:



- Vid en registrering i SIS skulle befintliga kollektivavtal, inklusive TAP-avtalen, upphöra att gälla under löpande avtalstid. Detta eftersom kollektivavtalen för ombordanställda på fartyg flaggade i ett SIS ska kunna innehålla andra villkor än de som gäller i dag.
- Tillämpligheten för kollektivavtal som har ingåtts av en svensk arbetstagarorganisation begränsas till att bara gälla personer med hemvist i Sverige. En sådan begränsning skapar större handlingsfrihet för svenska rederier vid bemanning av fartygen. Rederiet kan exempelvis själv besluta om andelen ombordanställda från lågkostnadsländer.
- Arbetstagare som är anställd för arbete ombord på ett fartyg ska, när det förs in i SIS, få sägas upp från sin anställning utan hinder av 7 § lagen (1982:80) om anställningsskydd (LAS). En sådan bestämmelse skulle innebära att rederiet omgående kan sänka sina bemanningskostnader.

### Bestämmelserna i förhållande till internationella regelverk

I mina direktiv anges att jag, vid mina överväganden om ett SIS, särskilt ska beakta befintliga kollektivavtalslösningar och de internationella konventioner på arbetsrättens område som är bindande för Sverige.

En bestämmelse som innebär att befintliga kollektivavtal genom lag upphör att gälla under löpande avtalstid riskerar att strida mot ILO:s konventioner nummer 98 och 154.

En begränsning i SIS som innebär att kollektivavtal som har ingåtts av en svensk arbetstagarorganisation bara ska tillämpas för personer som har sin hemvist i Sverige strider mot ILO:s konventioner nummer 87 och 98 vilket framgår av ILO:s rapporter<sup>11</sup> angående det danska internationella skeppsregistret (DIS). Enligt rapporterna strider DIS mot nämnda konventioner genom att danska arbetstagarorganisationer inte kan representera arbetstagare med hemvist utanför Danmark.

---

<sup>11</sup> Senast i 2010 års rapport från expertkommittén för tillämpning av konventioner och rekommendationer. Kommitténs rapporter anses inte vara bindande, utan det är bara Internationella domstolen som har den behörigheten. Expertkommittén anser dock själv att så länge deras slutsatser inte tillbakavisats av Internationella domstolen ska deras tolkning anses vara gällande och allmänt erkänd.

Begränsningen av kollektivavtalets tillämpningsområde strider även mot Europarådets sociala stadga. I artikel 5 i stadgan skyddas den fackliga föreningsfriheten, det vill säga arbetstagares och arbetsgivares frihet att bilda och tillhöra lokala, riksomfattande nationella och internationella sammanslutningar för att tillvarata sina ekonomiska och sociala intressen. Övervakningsorganet för stadgan, Europeiska kommittén för sociala rättigheter, har i konklusion XVIII-1 (Danmark) (2006) anfört att bestämmelsen om en begränsning av kollektivavtalets tillämpningsområde i DIS strider mot artikel 5.

### Sammanfattande bedömning

För att ett SIS ska få önskad effekt krävs ändringar i svensk arbetsrätt. Ändringarna är av sådan karaktär att de strider mot internationella konventioner som Sverige ratificerat. Mot denna bakgrund kan jag inte förorda att ett SIS införs.

Vidare ser jag det som tveksamt att införa särskilda regler i arbetsrätten som endast gäller en bransch och som innebär att svenska fartyg ges en särställning i förhållande till andra svenska arbetsplatser. Det kan enligt min bedömning leda till att fler branscher efterfrågar liknande regelförändringar.

Jag befarar också svårigheter att med ett SIS uppnå långsiktigt stabila förutsättningar för sjöfartspolitik. Möjligheten att nå en bred politisk uppslutning, och en samsyn mellan arbetsmarknadens parter, kring ett SIS framstår som begränsade.

Min bedömning grundar sig på en ingående analys av hur ett SIS skulle kunna utformas. Jag har valt att i en bilaga till detta betänkande (bilaga 2) redovisa denna analys och vilka författningsändringar som den grundar sig på. Om regeringen gör en annan bedömning än min finns det därmed ett förslag att bereda vidare.

### Alternativ utformning av ett SIS

Jag har även övervägt möjligheten att konstruera ett SIS som inte bryter mot internationella regelverk. I likhet med exempelvis det norska internationella skeppsregistret (NIS) skulle de svenska arbetstagarorganisationerna kunna delta i förhandlingar och teckna kollektivavtal tillsammans med den utländska arbetstagar-

organisationen samt rederiet, för arbetskraft från lågkostnads-länder. Någon väsentlig fördel med en sådan ordning för de svenska rederierna i förhållande till hur det svenska regelverket ser ut i dag kan jag dock inte se. Vid införandet av NIS kunde förvisso bemanningskostnaderna sänkas genom möjligheten att säga upp personal i samband med byte från det norska ordinarie registret (NOR) till NIS. En sådan möjlighet kräver dock inte ett SIS utan kan genomföras genom en ändring i LAS. Exempelvis skulle en bestämmelse kunna utformas som innebär att ombordanställda på lastfartyg i internationell trafik får sägas upp från sin anställning utan hinder av 7 § LAS. Därmed skulle andelen TAP-anställda kunna öka i snabbare takt.

Vidare har jag analyserat andra sätt att konstruera ett SIS men inte funnit något alternativ som på ett effektivt sätt möjliggör en sänkning av bemanningskostnaderna utan att bestämmelserna står i strid med internationella konventioner.

Sveriges redareförening har i ett tidigt skede lämnat ett förslag till svenskt internationellt skeppsregister till utredningen. Jag redogör nedan för huvuddragen i förslaget. Registret föreslås omfatta skepp som går i fjärrfart enligt den definition som finns i inkomstskattelagen (1999:1229) och kallas därför Fjärrfartsregister. Arbetsgivaren ska kunna välja vilken nationalitet fartygets besättning ska ha. För besättningen ska olika avtal gälla beroende på nationalitet. För svenska medborgare eller medborgare i ett EES-land ska de sedvanliga svenska kollektivavtalen och arbetsrättsliga reglerna gälla. Däremot föreslås särskilda avtal för medborgare i länder utanför EES-området, vilka anställs på tidsbegränsade kontrakt. Dessa avtal ska fastställa löner i nivå med de nivåer som International Transport Federation (ITF) förordar. De svenska arbetstagarorganisationernas rätt att företräda dessa besättningsmän blir begränsad.

Vad gäller beskattningen av sjömän från länder inom EES föreslås det ske i enlighet med internationaliseringsavtalet (3 kap. 12 § inkomstskattelagen). Löneskatten på pensionskostnader ska även tas bort. Anställda som kommer från länder utanför EES-området ska, enligt förslaget, inte omfattas av det svenska socialförsäkringssystemet och inte heller vara skattskyldiga i Sverige. Fartyg registrerade i Fjärrfartsregistret omfattas enligt förslaget inte av sjöfartsstödet i dess nuvarande form. Passagerarfartygen skulle inte ingå i Fjärrfartsregistret.

Enligt min mening innebär Redareföreningens förslag, i likhet med det SIS jag beskrivit i bilaga 2, att regler som strider mot internationella konventioner måste införas. Förslaget innebär också minskat statligt stöd samt förändringar inom skatteområdet. Jag har, i enlighet med direktiven, i min analys av ett SIS utgått från att det befintliga sjöfartsstödet även ska omfatta fartyg som flaggas in i ett SIS samt att skatteregler lämnas oförändrade.

## 8 Förslagets konsekvenser

Nedan görs en bedömning av konsekvenser av utredningens förslag i enlighet med bestämmelserna i kommittéförordningen (1998:1474) samt i enlighet med 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### 8.1 Sammanfattning av föreslagna förändringar

#### Uppdraget

Flera svenska fartyg har under 2009 och 2010 flaggats ut från Sverige, bland annat till Danmark. I avsnitt 7.2 har jag beskrivit motiven för att hindra utflaggningen och behålla en svensk handelsflotta. Jag har också konstaterat att svenskflaggade fartyg har sämre konkurrenskraft än fartyg under vissa andra flaggor. I syfte att bibehålla en svenskflaggad handelsflotta av dagens storlek har jag bedömt att konkurrensförutsättningarna för svensk sjöfart bör stärkas och lämnat förslag som syftar till att uppnå detta.

#### Alternativa lösningar

Jag har i avsnitt 6.5 gjort bedömningen att svenskflaggade fartyg främst har en konkurrensnackdel till följd av högre bemanningskostnader och avsaknaden av tonnageskatt. Utredningsdirektiven tillåter inte att jag lägger några förslag i skattefrågor. Jag har därför avstått från att närmare analysera alternativ som förutsätter förändringar i skattelagstiftningen.

Sverige har i dag fullt ut använt sig av de möjligheter, som enligt kommissionens riktlinjer, finns för att ge stöd till bemanningskostnader. För att ytterligare sänka bemanningskostnaderna på svenska fartyg är min bedömning därför att andelen arbetskraft

från lågkostnadsländer måste öka. Detta kan göras genom att ett svenskt internationellt skeppsregister införs eller genom att arbetsmarknadens parter kommer överens om att öka andelen TAP-anställda. I avsnitt 7.3 har jag redovisat mina överväganden som lett fram till min slutsats att det i första hand är genom reviderade TAP-avtal som konkurrenskraften bör stärkas.

För att ytterligare långsiktigt stärka konkurrenskraften för svenska fartyg och rederier är innovationer viktiga. Jag har därför föreslagit att en mindre del av sjöfartsstödet omvandlas till ett stöd för innovationer och investeringar.

Utöver detta föreslås även att fler fartyg ska kunna omfattas av sjöfartsstöd samt att Transportstyrelsen ska överväga möjligheterna att utse en kontaktperson som gentemot rederiet hanterar alla frågor gällande registrering av fartyg.

### Berörda aktörer

Den 1 januari 2010 var det sammanlagt 159 lastfartyg som fick sjöfartstöd och det är i huvudsak dessa fartyg som berörs av förslagen i betänkandet. Antalet svenskar på berörda lastfartyg uppskattas till mellan 3 000 och 4 000 personer.

Transportköparna påverkas inte av förslagen eftersom sjöfartsmarknaden är internationell. Det svenska maritima klustret blir vid en oförändrad storlek på den svenska handelsflottan opåverkat.

Den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft påverkas av möjligheten att rekrytera sjöfolk till de svenskflaggade fartygen. Mina förslag syftar till en oförändrad storlek på den svenska handelsflottan. Möjligheterna att rekrytera och att erbjuda utbildningsplatser ombord på svenskflaggade fartyg bör därför kunna tillgodoses. Samtidigt innebär förslagen vad gäller TAP-avtalen att andelen svenskt sjöfolk ombord på fartygen kan förväntas minska. Antalet utbildningsplatser på sjöfartshögskolor och gymnasieskolans sjöfartsprogram kan behöva anpassas till de faktiska rekryteringsbehoven.

## 8.2 Ekonomiska konsekvenser

### 8.2.1 Påverkan på statsbudgeten

Statsbudgeten påverkas i princip inte av mitt förslag om att inrätta en innovationsfond eftersom det bygger på en omfördelning inom dagens stödnivå. Statens intäkter kan dock minska något till följd av förslaget om att fler kategorier av fartyg kan komma att omfattas av sjöfartsstöd, exempelvis sjömättningsfartyg. De statliga intäkterna minskar eftersom de anställda i dag betalar inkomstskatt och arbetsgivarna betalar arbetsgivaravgifter. Det har inte varit möjligt att fastställa hur många fartyg och anställda det kan gälla men min bedömning är att det gäller ett begränsat antal fartyg.

Förslaget om att fler fartyg ska kunna omfattas av sjöfartsstöd innebär en viss ökad administration för Rederinämnden. Enligt min bedömning är kostnaden för ökad administration marginell och bör kunna rymmas inom befintlig anslagsram. Inom Rederinämnden finns upparbetade rutiner för att hantera denna typ av ärenden. Vad gäller administration för innovationsfonden föreslås att de administrativa kostnaderna ska täckas av medel ur fonden.

### 8.2.2 Påverkan på sysselsättningen

Reviderade TAP-avtal i kombination med omställningsinsatser kommer att innebära att sysselsättningen för svenska sjömän minskar. Minskningstakten påverkas av de omställningsinsatser som beskrivits (avsnitt 7.3.1) samt av antalet naturliga avgångar. Genom omställningsinsatserna bör, enligt min bedömning, inte den totala sysselsättningen i Sverige påverkas.

De svenska sjöbefälen är konkurrenskraftiga på den internationella marknaden och svenska sjöbefäl finns i dag på såväl svenska som utländska fartyg. Min bedömning är därför att svenska sjöbefäl även fortsättningsvis i oförändrad omfattning kommer att kunna arbeta inom sjöfartssektorn. Däremot bedömer jag att möjligheterna för manskapet att arbeta på svenska och utländska handelsfartyg försämras.

Vad gäller de delar av det maritima klustret som är verksamma inom innovationer med inriktning på miljö- och sjösäkerhet är min bedömning att sysselsättningen kommer att öka.

### 8.2.3 Andra samhällsekonomiska konsekvenser

Min bedömning om möjligheterna att sänka bemanningskostnaderna baseras på att parterna kan komma överens om att tillåta fler TAP-anställda ombord på svenskflaggade fartyg.

Det är många faktorer som påverkar hur andelen TAP-anställda i praktiken kommer att utvecklas. Bland dessa kan nämnas de ombordanställdas åldersstruktur, anställningsvillkor samt arbetskraftens rörlighet.

Vid ett antagande att 60 procent av de anställda ombord skulle utgöras av TAP-anställda skulle den samhällsekonomiska kostnaden minska med cirka 240 miljoner kronor jämfört med dagens situation. Motsvarande siffra med 75 procent TAP-anställda uppgår till cirka 340 miljoner kronor.

## 8.3 Bedömning i förhållande till EU-rätten

Reviderade TAP-avtal i syfte att öka andelen arbetskraft från lågkostnadsländer är en åtgärd som inte påverkas av regler inom EU.

Förslaget om en innovationsfond är förenligt med gällande regler inom EU. Förslaget innebär att en mindre del av sjöfartstödet används för innovationer. Av Europeiska kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (avsnitt 5.1.2) framgår att investeringsstöd kan vara tillåtet under vissa begränsade omständigheter. Riktlinjerna medger stöd till att förbättra fartygen vad gäller säkerhet och miljö.

Förslaget om att fler kategorier av fartyg ska kunna omfattas av sjöfartsstöd innebär att förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd utformas med utgångspunkt från de riktlinjer som kommissionen angivit.

## 8.4 Effekter för företagen

År 2008 fick 49 rederier, verksamma inom endast godstransporter eller gods kombinerat med passagerartrafik, sjöfartsstöd. Storleken på berörda rederier varierar liksom det antal fartyg rederierna har under svensk respektive utländsk flagg. Det är i huvudsak dessa rederier som berörs av reviderade TAP-avtal.



En högre andel TAP-anställda innebär att rederierna kan sänka sina bemanningskostnader och därigenom förbättras konkurrensförutsättningarna. I vilken omfattning och takt bemanningskostnaderna kan sänkas är beroende av resultatet av förhandlingarna mellan arbetsmarknadens parter.

Vid ett antagande om att 75 procent av personalen på lastfartygen, efter nya överenskommelser, är TAP-anställda minskar besättningen sammantaget för de svenska lastfartygen med cirka 30 procent. Detta till följd av andra avlösningssystem för de TAP-anställda. Personalminskningen innebär att bemanningskostnaderna reduceras i minst motsvarande omfattning. Vidare kan skillnader i lönenivåer innebära att rederiernas bemanningskostnader sjunker ytterligare.

Konkurrensförmågan kommer dock inte att vara likvärdig med ett antal andra europeiska sjöfartsnationer eftersom flera av dessa länder även har ett tonnageskattesystem.

På längre sikt väntas konkurrensförmågan för rederiernas svenskflaggade lastfartyg även stärkas av förslaget om satsningar på innovationer och investeringar inom miljö- och sjösäkerhetsområdet. I ett kortare perspektiv kommer dock förslaget innebära att rederierna får något lägre ersättning för bemanningskostnader. För att få del av stöd till innovationer införs dock ett prövningsförfarande vilket innebär att rederierna måste göra en ansökan. Den administrationen anser jag vara motiverad för att medlen ska få avsedd effekt och kunna utbetalas i överensstämmelse med kommissionens riktlinjer för sjöfartsstöd. Mot bakgrund av att Rederinämnden fortsätter att hantera sjöfartsstödet samt inbetalningar till innovationsfonden blir påverkan på statens administrativa kostnader marginella.

Det saknas underlag om hur många företag som skulle kunna komma i fråga för förslaget om att fler fartyg ska kunna få del av sjöfartsstödet. För de företag som beviljas stöd kommer dock bemanningskostnaderna att kunna sänkas betydligt.

Förslaget om att Transportstyrelsen bör utse en kontaktperson gentemot rederier som vill registrera fartyg kommer att underlätta rederiernas administration.

Förslagets påverkan på rederinäringen som beskrivits ovan kommer även att innebära positiva effekter för flera delar inom det maritima klustret.

## 8.5 Övrigt

Enligt kommittéförordningen (1998:1474) ska även förslagens konsekvenser för bland annat kommunal självstyrelse, brottslighet och jämställdhet mellan män och kvinnor belysas.

Min bedömning är att förslagen inte påverkar den kommunala självstyrelsen. Förslagen påverkar inte heller brottsligheten eller övriga faktorer som nämns i kommittéförordningen.

## 9 Författningskommentar

### **9.1 Förslaget till förordning om ändring i förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd**

#### Villkor för sjöfartsstöd

#### 2 §

Den nu gällande paragrafens första strecksats utgår. Det innebär att fartyg inte längre i sin näringsverksamhet måste utföra transporter av gods eller passagerare för att få sjöfartsstöd. I övrigt är paragrafen oförändrad.

# Särskilt yttrande

## Av experterna Anders Hermansson och Jaak Meri

Utredningen har bedrivits i ett högt tempo och utredaren har på ett förtjänstfullt sätt redogjort för utvecklingen inom sjöfartsområdet fram till i dag. På motsvarande sätt har en utförlig analys av konkurrensförutsättningarna för svenska rederier genomförts.

Utredningen har därutöver genomfört en samhällsekonomisk utvärdering av sjöfartsstödet. Denna analys har utförts utifrån vedertagna samhällsekonomiska principer, men begränsats till arbete ombord på fartygen och omfattar därtill inte alla perspektiv fullt ut som t.ex. omställningskostnader. Vi menar att en bredare analys hade varit att föredra för att fånga upp bl.a. företeelser som dynamiska effekter och kopplingen till det maritima klustret. Detta inte minst mot bakgrund av att en svensk sjöfart enligt vår uppfattning är av betydelse för innovation och uppkomsten av företag inom den maritima sektorn. Dessa delar har inte beaktats i den samhällsekonomiska studien. Utöver den samhällsekonomiska analysen är det väsentligt att genomföra en kostnads- och intäktsanalys för staten som helhet. Inte heller detta har genomförts. Ett annat exempel i detta sammanhang är det s.k. sjöfartsnettot, som så länge det mättes var positivt och drog in stora intäkter till statskassan. Nettot torde fortfarande vara positivt. Ytterligare ekonomiska analyser hade enligt vår mening kunnat bidra till att ge en tydligare bild av sektorns ekonomiska del i svensk ekonomi.

Mot bakgrund av att det för närvarande pågår en utflaggning från Sverige, i betydande grad till andra EU länder, innebär detta på sikt att Sverige kommer att tappa kompetens inom ett antal sjöfartssegment. Utredningen föreslår i detta avseende att ambitionen bör vara att bibehålla en svensk flotta i den nuvarande storleksordningen. Vi delar bedömningen att en svensk handelsflotta bör bibehållas, men anser att det finns utrymme för att mer

effektivt ta tillvara de förutsättningar som finns inom svensk sjöfartsnäring och rentav öka antalet svenskflaggade fartyg. Detta för att näringen på motsvarande sätt som i flera andra EU länder ska kunna utvecklas och i ökad utsträckning bidra till svensk ekonomi, utan omfattande samhällsekonomiska kostnader.

Vår bedömning är att de åtgärder som utredningen föreslår inte kommer att vara tillräckliga för att vända trenden med utflaggning från Sverige. I och med att utflaggningen främst är koncentrerad till vissa segment (främst tank- och bulkområdet) är risken också överhängande att kompetensen inom dessa områden försvinner från Sverige. Denna kompetens är svår att återuppbygga. En sådan utveckling innebär på sikt att Sveriges möjligheter att driva utvecklingen, framför allt inom miljö- och säkerhetsområdet då erfarenhet inom området riskerar att försvinna. Mot bakgrund av de konsekvenser en olycka med ett tankfartyg skulle få, i exempelvis i Östersjöområdet, utgör det förebyggande arbetet inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO ett prioriterat arbete för svenska myndigheter. I detta arbete behövs i högsta grad experter med stor kunskap om bl.a. fartygsdrift och konstruktion för att konstruktivt kunna delta i de internationella förhandlingarna som ofta sker på en avancerad teknisk nivå. Likaså är risken stor att utflaggningen leder till en negativ spiral där allt färre söker sig till sjöbefälsskolorna på grund av en ökande brist på både praktikplatser och arbetstillfällen ombord på fartyg för nyutexaminerade.

Vi menar därutöver att en minskad svensk handelsflotta kommer att påverka det maritima klustret på ett negativt sätt. För att vända utvecklingen behövs tydliga och långsiktiga villkor, som ger svenska redare motsvarande förutsättningar som finns för rederier i andra länder inom EU. Vår bedömning är att ett internationellt register är en åtgärd som skulle bidra till att skapa sådana förutsättningar. Ett sådant register bör utformas på ett sådant sätt att Sverige kan fullgöra internationella åtaganden.

Vidare bör ett förslag till ett internationellt register rimligen utformas så att de samhällsekonomiska förluster som utredaren konstaterar i sin analys minskar. Utredaren lämnar i denna del inga förslag till åtgärder som minskar den samhällsekonomiska kostnaden vilket hade varit en fördel särskilt mot bakgrund av att sådana åtgärder återfinns i den analys utredningen låtit göra. Även om utredarens möjligheter att lämna förslag inom skatteområdet är begränsade, anser vi att det finns förutsättningar att påtagligt minska den samhällsekonomiska kostnaden och samtidigt stärka

konkurrensförutsättningarna för svenska rederier. Det kan exempelvis ifrågasättas om sjöfartsstöd ska utgå för personal utanför EES-länderna. Istället bör andra möjligheter övervägas, som exempelvis nettolönesystem. I ett sådant sammanhang vore det dessutom rimligt att därutöver överväga om inte svenska rederier på privat väg borde svara för det sociala skyddet för anställda utanför EES-länderna. Ett sådant skydd bör naturligtvis motsvara det svenska och uppfylla de krav som följer av internationella avtal som Sverige ingått. Denna typ av åtgärder skulle enligt vår bedömning kunna bidra till att skapa bättre konkurrensförutsättningar och därmed vända den negativa trenden med utflaggning. På så sätt kan kompetensförsörjningen säkras och Sveriges möjligheter att påverka inom EU och internationellt säkras. Åtgärder av denna typ kräver emellertid att ändringar inom skatteområdet övervägs.

Vi ser sammanfattningsvis ett utrymme att fördjupa analysen bakom åtgärdsförslagen och tydligare lyfta fram sjöfartsklustrets storlek och potential i det svenska näringslivet. Det förutsätter en mer offensiv ansats om den svenska sjöfartsnäringen. Vi anser i denna del att det finns skäl att gå vidare och presentera förslag i syfte att få den svenskflaggade handelsflottan att växa och att skapa förutsättningar för fler och växande företag inom hela den maritima sektorn. En ökad tillväxt innebär ett större bidrag till svensk ekonomi och fler arbetstillfällen inom den maritima sektorn som helhet. Slutligen anser vi att det hade haft ett stort värde om utredningen i ökad utsträckning lyft fram frågeställningar vilka det inte funnits tid för en djupare analys av, men som är vitala för att lösa frågan om att stoppa utflaggningen av svenskflaggat tonnage.

# Kommittédirektiv



## Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg Dir. 2010:2

---

Beslut vid regeringssammanträde den 14 januari 2010

### Sammanfattning

En särskild utredare ska se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg ska särskilt belysas. Utredaren ska inom ramen för det arbetet belysa riskerna för och konsekvenserna av en ökad utflaggning av fartyg under svensk flagg. I detta sammanhang ska utredaren särskilt fästa vikt vid behovet av att företag som är verksamma i Sverige tillförsäkras säkra och effektiva transporter till och från svenska hamnar samt det långsiktiga behovet av att bibehålla en fortsatt hög kunskap om sjöfart i Sverige.

Utredaren ska, om det bedöms lämpligt, lämna förslag på åtgärder utanför skatteområdet för att stärka konkurrenskraften för fartyg under svensk flagg.

Vidare ska utredaren under utredningsarbetet särskilt beakta regeringens arbete med regelförenkling och föreslå möjliga förenklingar som har identifierats inom ramen för utredningen.

Utredaren ska samråda med berörda branschorganisationer, arbetsmarknadens parter och berörda myndigheter.

Uppdraget ska redovisas senast den 27 oktober 2010.

### Sjöfarten – en näring av strategisk betydelse

Sverige är ett starkt handelsberoende land och en väl fungerande handel är av avgörande betydelse för Sveriges välstånd. Den svenska exporten motsvarar 54 procent av bruttonationalprodukten (BNP). I och med att cirka 90 procent av den svenska utrikeshandeln

någon gång i transportkedjan transporteras till sjöss är en väl fungerande sjöfart till och från svenska hamnar en avgörande förutsättning för industri med produktion i Sverige och dess möjligheter att konkurrera på världsmarknaden. Sjöfartens betydelse för Sveriges ekonomiska tillväxt framhålls även i EU:s Östersjöstrategi. Östersjöregionen, belägen i periferin av Europas ekonomiska centrum, är starkt beroende av varuhandel. Med tanke på de långa avstånden, både internt, till resten av Europa, och till övriga världen är väl fungerande sjötransporter av särskild betydelse för regionen.

Mot bakgrund av Sveriges geografiska läge i utkanten av centrala marknader för export och import, är möjligheten att skräddarsy transporter i förhållande till industrins behov av betydelse för industrins möjligheter att konkurrera. En stor andel av rationaliseringspotentialen inom industrin bedöms i dag ligga i en fortsatt effektivisering av logistiken. En svensk sjöfartsnäring spelar då en viktig roll för att skapa möjligheter att skräddarsy transporter i förhållande till industrins behov.

En svensk sjöfartsnäring säkrar vidare tillgången på sjöfartskunskande i Sverige. Detta är viktigt för att ge utvecklingsförutsättningar för de företag som tillverkar och säljer utrustning till fartyg som utgör en icke obetydlig del av svenskt näringsliv. Utvecklingen inom denna bransch förutsätter i hög grad tillgång till personer med kunskap och erfarenhet från sjöfarten. Detsamma gäller i fråga om verksamheten vid olika myndigheter, såsom Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Tillgång till svensk expertis inom sjöfartsområdet är därutöver en förutsättning för att Sverige ska kunna utföra ett framgångsrikt arbete i de internationella organisationer som utarbetar och antar internationella regler för sjöfarten.

Den svenska sjöfartsnäringen skapar både direkt och indirekt arbetstillfällen. Inte enbart för sjömän anställda ombord på svenska fartyg utan även i land, bl.a. på rederier, hos skeppsmäklare och i annan stödverksamhet.

En fortsatt utveckling av den svenska sjöfartsnäringen är också av betydelse för att främja sjöfart av hög kvalitet i våra vatten ur ett miljö- och säkerhetsperspektiv. I de internationella jämförelser som görs på området har fartyg under svensk flagg historiskt klarat sig mycket väl, medan fartyg under så kallad bekvämlighetsflagg generellt sett uppvisat avsevärt sämre standard beträffande miljö och säkerhet, med ökade risker som följd.



Transportministrarna inom Europeiska unionen antog den 30 mars 2009 gemensamma strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till och med 2018. Rådet betonade i slutsatserna bl.a. vikten av att Europa behåller och utvecklar sitt sjöfartskunnande med adekvata personella och tekniska resurser och att rätt förutsättningar för den europeiska sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft på världsmarknaderna skapas. Rådet framhöll vidare behovet av att behålla och ytterligare utveckla en attraktiv och hållbar ram för sjöfart av hög kvalitet inom ramen för en liberaliserad internationell sjöfart. Detta är betydelsefullt för att hindra utlokalisering av europeiska sjöfartscentrum till utomeuropeiska länder samt för att säkerställa att all sjöfart når upp till kraven i det internationella regelverket. Vidare uppmanade rådet såväl kommissionen som medlemsstaterna att verka för en förbättrad konkurrenskraft för EU:s sjöfartskluster, att främja utbildning av och syselsättning för europeiskt sjöfolk samt främja kombinerade karriärer till sjöss och i landbaserade yrken för att tillhandahålla nödvändiga personella resurser för hela det europeiska sjöfartsklustret.

## Sjöfartspolitik

Sjöfarten är en synnerligen internationell näring och möjligheterna för svenska rederier att konkurrera på sjöfartsmarknaden bygger i grunden på att svenska rederier ges likvärdiga konkurrensförutsättningar. Ett sätt att tillförsäkra detta är att skapa likvärdiga förutsättningar för sjöfarten oavsett under vilken flagg ett fartyg seglar, bl.a. genom internationella regler. Trots att internationella regelverk ligger till grund för en stor del av de bestämmelser som reglerar sjöfarten varierar konkurrensförutsättningarna kraftigt mellan olika länders flaggor. Detta beror inte enbart på kostnadsläget i olika länder, utan också på utformningen av den nationella sjöfartspolitikerna och de konkurrensförutsättningar som denna skapar.

Ett flertal länder har under senare år vidtagit olika nationella åtgärder för att stärka konkurrensförutsättningarna både för sjöfart under deras flagg och för andra maritima näringar. Inom EU:s medlemsländer finns exempelvis olika typer av register för fartyg, vilket bl.a. underlättar för redare att köpa och sälja fartyg. Internationella register gör att särskilda regler kan tillämpas för vissa fartyg, exempelvis åtgärder som tonnageskatt och särskilt stöd. Detta i syfte att säkerställa att europeisk sjöfart konkurrerar på samma

villkor som sjöfart med fartyg som är flaggade i länder utanför EU. Detta är åtgärder som sammantaget möjliggjort en positiv tillväxt inom flera sjöfartsnäringar i Europa. I Sverige har vissa åtgärder vidtagits, bl.a. finns sedan den 1 januari 2001 ett särskilt sjöfartsstöd som innebär att stöd lämnas till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst, kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift. Stöd kan lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade last- och passagerarfartyg som huvudsakligen används i utrikestrafik av betydelse för den svenska utrikeshandeln eller den svenska tjänsteexporten. Fartygen får inte vara registrerade i något annat register än det svenska.

Den nationella svenska bilden skiljer sig emellertid från bilden i Europa i övrigt med en svag tillväxt av fartyg under svensk flagg under den senaste tioårsperioden. Under senare år har också en stor andel av de nybyggda fartygen flaggats i andra register än det svenska. Detta är en utveckling som bl.a. bidragit till en åldrande svensk fartygsflotta och allt färre fartyg under svensk flagg sett över en längre tidsperiod.

Det svenska tonnaget som verkar på den internationella fraktmarknaden har under senare år utsatts för en allt hårdare konkurrenssituationen har accentuerats av den senaste tidens ekonomiska nedgång som i hög grad har påverkat efterfrågan på sjötransporter. Nedgången har kunnat noteras i flera marknadssegment. För svenskt vidkommande har ett stort antal rederier påverkats av den minskade efterfrågan. Fraktpriserna har som en följd av denna utveckling fallit och ett flertal fartyg har lagts upp. Även antalet nybyggda fartyg har minskat och äldre fartyg har skrotats eller planeras att skrotas.

Med en ökad konkurrens på marknaden ökar också risken för en större utflaggning av svenska fartyg till andra flaggor inom och utom EU med bättre marknadsförutsättningar.

### **Utflaggningens effekter för den svenska sjöfartsnäringen**

Inte minst mot bakgrund av Sveriges geografiska läge är industrins möjligheter att finna effektiva och anpassade logistiklösningar och att i övrigt utveckla samarbetet med transportörerna är av stor betydelse för Sveriges konkurrenskraft.

Försämrade möjligheter att finna logistiklösningar kan i värsta fall innebära en försämrad svensk konkurrenskraft med negativa implikationer för svensk industri och basnäringarna i Sverige.

En utflaggning av fartyg från Sverige, med färre handelsfartyg under svensk flagg som följd, riskerar att negativt påverka förutsättningarna för svensk industri att finna de logistiklösningar som är nödvändiga för industrins konkurrenskraft. Det är även möjligt att den för Sverige viktiga utrikeshandeln kan komma att påverkas negativt.

En minskad svensk sjöfartsnäring skulle vidare direkt påverka svenska arbetstillfällen såväl till sjöss som i land. På sikt riskerar även centrala funktioner inom rederier, mäklari och logistik att flyttas till andra länder. En sådan utveckling riskerar att påverka tillväxten nationellt och ger dessutom direkta följdverkningar i både sjöfartssektorn och därtill kopplade näringar. En minskad handel har också betydande effekter på sysselsättningen.

När det gäller de maritima näringarna i Sverige visar en nyligen publicerad studie från Svenskt Maskintekniskt forum att ca 100 000 personer är verksamma inom den privata maritima sektorn. Av dessa är ca 20 000 sysselsatta inom sjöfart och resterande 80 000 fördelade på ca 5 500 företag verksamma inom övrig maritim sektor. Totalt omsätter näringen ca 170 miljarder kronor årligen. Färre företag inom sektorn skulle leda till försämrade förutsättningar att starta nya företag i den maritima sektorn.

En ökad utflaggning påverkar också den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sjöfartsområdet i Sverige. Såväl sjöfartsnäringen och företag verksamma inom det maritima området som ett antal myndigheter är beroende av personal med nautisk och maskinell kompetens. På lång sikt finns det en betydande risk att möjligheten att rekrytera kompetent personal med kunskap inom det maritima området påverkas negativt. En god tillgång på personal, med nödvändig utbildning och praktik, är av stor betydelse både för den del av näringen som verkar direkt i Sverige och för den offentliga sektorn. Inom sjöfartsnäringen handlar det bl.a. om utveckling och bemanning av en lång rad olika typer av tjänster till sjöss och i land. För den offentliga sektorn kan det konstateras att så väl statliga myndigheter som kommuner (hamnar) har ett stort behov av arbetskraft med kompetens inom såväl maskinområdet som det nautiska området. Med ett minskat antal svenskflaggade fartyg är risken överhängande att det på sikt kan leda till rekryteringssvårigheter för både privat och offentlig sektor.

Den svenska handelsflottans storlek har därutöver betydelse för Sveriges möjligheter att påverka sjöfartsfrågorna och utvecklingen av det internationella regelverket. Möjligheten att påverka det internationella regelverket är av betydelse bl.a. för transportkostnaderna till och från Sverige och därmed för svensk industris konkurrensförutsättningar. Därutöver har Sverige som stor kuststat i Östersjön ett stort intresse av att, inte minst i sjösäkerhets- och miljöfrågor, tillförsäkra sig möjligheterna att fortsatt kunna påverka den internationella utvecklingen i önskad riktning. Detta torde vara av betydelse bl.a. för att kunna nå de miljömål som riksdagen fastställt. Trots globala regler måste det tyvärr konstateras att det finns betydande skillnader hur globala regler tolkas och i vilken grad det internationella regelverket efterlevs. Risken för en olycka med svåra konsekvenser ökar om fler fartyg flaggas under mindre nogräknade flaggor. Med en mycket tät fartygstrafik utmed våra kuster är det av avgörande betydelse för Sverige att sjöfarten håller en hög standard. Sverige kan även komma att påverkas negativt om allt fler fartyg flaggas i register som inte säkerställer att fartyg som seglar på svenska hamnar och i Europeiska vatten tillämpar det internationella regelverket.

### **Regeringens inriktning när det gäller konkurrensförutsättningarna för svensk sjöfart**

Uppgiften att stärka konkurrenskraften för svensk sjöfartsnäring är en viktig del av svensk näringslivspolitik. I den havspolitiska propositionen (prop. 2008/09:170) angav regeringen att svensk sjöfart bör ha lika goda förutsättningar och konkurrensvillkor som övrig europeisk sjöfart. Sådana förutsättningar utgör en avgörande förutsättning i synnerhet för det befintliga svenska tonnage som verkar på den internationella fraktmarknaden.

Frågan om tonnageskatt har utretts av Tonnageskatteutredningen och förslag har lämnats i betänkande Tonnageskatt (SOU 2006:20). Regeringen har bedömt att om ett system med tonnageskatt ska införas måste utredningens förslag arbetas om i väsentliga delar. Riksdagens skatteutskott konstaterade så sent som i april 2009 att frågan om tonnageskatt är av vikt för rederinäringens utveckling i Sverige, men att regeringen kan behöva bedöma påverkan av en tonnageskatt på andra närliggande frågor som har samband med rederinäringens arbetsförutsättningar. Frågan om tonna-

geskatt bereds vidare inom Regeringskansliet så skyndsamt som möjligt, men utan att inkräkta på de viktiga skattefrågor som bedömts vara mer prioriterade.

I syfte att få en bättre belysning av marknadsförutsättningarna för svensk sjöfart gav regeringen den 4 september 2009 Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) i uppdrag att genomföra en analys av de näringspolitiska förutsättningarna för det svenska maritima klustret (N2009/6627/TR). I detta sammanhang ska en särskild analys av personal- och bemaningskostnader för svenska fartyg ur ett internationellt konkurrensperspektiv göras. En jämförelse med relevanta länder ska göras. Vid jämförelsen ska frågan om rättvisa och jämlika villkor för näringen oaktat verksamhetsland särskilt beaktas. Uppdraget ska redovisas senast den 31 mars 2010.

### Uppdraget

En särskild utredare ska se över förutsättningarna för att säkerställa det svenska näringslivets tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter. Konkurrensförutsättningarna för sjöfart under svensk flagg ska särskilt belysas. Utredaren ska i detta arbete beakta resultatet av det uppdrag regeringen lämnat till Tillväxtanalys att genomföra en analys av det svenska maritima klustret.

Utredaren ska göra en allsidig belysning av villkoren för det svenska näringslivets tillgång till sjötransporter och, om det bedöms nödvändigt, lämna förslag på åtgärder som utredaren anser vara behövliga för att stärka den svenska sjöfartsnäringsens konkurrenskraft i syfte att tillförsäkra fortsatt effektiva och anpassade logistiklösningar och därmed produktions- och handelsmöjligheter för företag verksamma i Sverige. Utredaren ska i detta avseende samråda med Tillväxtverket och Verket för innovationssystem. Utredaren ska vidare analysera om det svenska sjöfartsstödet även bör omfatta andra fartyg än de som i sin näringsverksamhet utför transporter av gods eller passagerare, i syfte att balansera eventuella snedvridna konkurrensförutsättningar inom EU för fartyg under svensk flagg.

Det står vidare utredaren fritt att ta upp andra frågor som är av betydelse för sjöfartsnäringen och som är förenliga med Sveriges och EU:s internationella åtaganden. Uppdraget omfattar dock inte skattefrågor.

Utredaren ska också belysa frågor som har betydelse för den långsiktiga kompetensförsörjningen inom sjöfartsområdet i Sverige och överväga frågor om rekrytering, utbildning och forskning av betydelse för den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft.

Om förslagen kan anses utgöra statligt stöd i EU-fördragets mening, ska utredaren även redovisa hur förslagen förhåller sig till EU:s statsstödsregler för sjöfart.

Utredaren ska därutöver särskilt belysa riskerna för och konsekvenserna av en ökad utflaggning av fartyg under svensk flagg. Mot bakgrund av risken för en ökad utflaggning till register som kan erbjuda mer konkurrenskraftiga villkor, men som i vissa delar inte håller en lika hög standard är det särskilt angeläget att utredaren ser över möjligheterna att utveckla det svenska registret för att därigenom kunna förena goda konkurrenvillkor med högt ställda miljö- och säkerhetskrav.

Utredaren ska överväga behovet av lämpliga åtgärder och om nödvändigt lämna förslag på sådana. Utredaren ska särskilt beakta möjligheten att införa ett svenskt internationellt fartygsregister och föreslå de villkor som i så fall bör gälla för detta samt lämna nödvändiga författningsförslag. Vid utformningen av ett sådant förslag ska utredaren särskilt beakta behovet av att bibehålla sjöfartskunskande i Sverige och sjöfartsutbildningarnas behov av praktikplatser. Utgångspunkten ska vara att det befintliga sjöfartsstödet även ska omfatta fartyg som flaggas i ett internationellt register. När det gäller överväganden om ett svenskt internationellt fartygsregister ska utredaren särskilt beakta befintliga kollektivavtalslösningar och de internationella konventioner på arbetsrättens område som är bindande för Sverige och som berörs av ett sådant register. Förutom möjligheter till tvingande lagstiftning bör utredaren därför också undersöka möjligheterna för arbetsmarknadens parter att på olika sätt bidra till att stärka konkurrenskraften.

Utredaren ska under utredningsarbetet särskilt beakta regeringens arbete med regelförenkling och föreslå möjlig förenklingar som har identifierats inom ramen för utredningen. Utredaren ska i detta sammanhang samråda med Näringslivets regelnämnd.

### **Samråd och redovisning av uppdraget**

Utredaren ska samråda med berörda branschorganisationer, arbetsmarknadens parter och berörda myndigheter.

Uppdraget ska redovisas senast den 27 oktober 2010.

(Näringsdepartementet)

# Svenskt internationellt skeppsregister



## Innehåll

Svenskt internationellt skeppsregister .....	150
Sjölagen och fartygsregistret .....	150
Allmänna bestämmelser .....	151
Kollektivavtal.....	152
Uppsägning av personal.....	153
Förbud mot dubbelregistrering.....	154
Karenstid.....	155
Automatisk överföring till fartygsregistrets skeppsdel .....	155
Signalbokstäver.....	156
Författningsförslag.....	157
Förslag till lag om ändring i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.....	157
Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774).....	158
Förslag till lag om ändring i lagen (1982:80) om anställningsskydd .....	160
Förslag till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter .....	161
Förslag till lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn .....	163
Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672) .....	164
Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009) .....	166
Förslag till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927) .....	190
Förslag till förordning om ändring i förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering .....	197
Förslag till förordning om ändring i konkursförordningen (1987:916).....	198
Förslag till förordning om ändring i förordningen (1994:1162) om skeppsmätning .....	200
Författningskommentar.....	201
Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.....	201
Förslaget till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774).....	202
Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:80) om anställningsskydd .....	203

Förslaget till lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter.....	204
Förslaget till lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn .....	205
Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672).....	206
Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009).....	207
Förslaget till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927) .....	215
Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering .....	218
Förslaget till förordning om ändring i konkursförordningen (1987:916) .....	219
Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.....	220

## Svenskt internationellt skeppsregister (SIS)

Jag har i betänkandets kapitel 7 redogjort för mina övervägande gällande ett svenskt internationellt skeppsregister. Där framgår att jag inte förordar ett sådant. Min bedömning grundar sig på det utkast till ett SIS som redovisas i det följande.

### Sjölagen och fartygsregistret

**Förslag:** Bestämmelserna om ett svenskt internationellt skeppsregister ska införas i sjölagen (1994:1009).

Skepp som omfattas av det svenska internationella skeppsregistret ska registreras i en ny del i det befintliga fartygsregistret, den internationella skeppsdelen.

Bestämmelserna om ett svenskt internationellt skeppsregister bör finnas i sjölagen, eftersom det inte är fråga om övergripande systemförändringar, utan om ett mindre antal särregleringar för en avgränsad kategori skepp. Merparten bestämmelser är gemensamma för samtliga skepp oavsett i vilken del de registreras i fartygsregistret. Genom att ta in dessa särregler i sjölagen medför det att regelverket kring registrering av skepp blir tydligare och mer överskådligt.

För att ge en tydlig signal om att de fartyg som är registrerade i det nya registret har en verklig anknytning till Sverige bör det inrättas en ny del i det befintliga fartygsregistret för dessa skepp. Denna del bör kallas fartygsregistrets internationella skeppsdelen.

## Allmänna bestämmelser

**Förslag:** Fartygsregistrets internationella skeppsdel ska omfatta skepp som ska föras in i fartygsregistrets skeppsdel enligt 2 kap. 1 § sjölagen under förutsättning att:

- ägaren begär det,
- skeppet har en bruttodräktighet om minst 500, och
- skeppet huvudsakligen används i fjärrfart.

Skepp som ägs av staten, fiskefartyg och fritidsfartyg ska inte få registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel. Fjärrfart ska definieras på samma sätt som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).

Avsikten med fartygsregistrets internationella skeppsdel är att undvika att svenska redare byter till utländsk flagg. Det finns därför inget behov av att utvidga kretsen av berättigade att registrera sina skepp i Sverige. För att däremot utesluta skepp som inte är utsatta för internationell konkurrens begränsas möjligheten att registrera skepp i det internationella skeppsregistret till de skepp som går i fjärrfart enligt den definition som finns i inkomstskattelagen.

Enligt vad jag erfarit finns heller inget intresse hos redarna att registrera skepp med en bruttodräktighet på mindre än 500 i ett internationellt register. En fördel med att ställa ett sådant storlekskrav är att skeppet i så fall omfattas av vissa konventioner, exempelvis SOLAS, vilket innebär att vissa kvalitetskrav måste uppfyllas.

I syfte att upprätthålla en hög kvalitet på den handelsflotta som registreras i fartygsregistret internationella skeppsdel skulle även andra krav kunna ställas för registrering. Detta skulle kunna vara att skeppet inte får överstiga en viss ålder vid registreringen eller att besiktning av skeppet görs innan registrering med hänsyn till säkerhet eller miljöstandard. Mot bakgrund av att några sådana begränsningar inte finns i fartygsregistrets skeppsdel anser jag att det inte heller behöver införas för fartygsregistrets internationella skeppsdel.

Statsägda skepp, fiskefartyg och fritidsfartyg får inte registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel. Anledningen till denna

avgränsning är att dessa fartyg inte är utsatta för internationell konkurrens.

### Kollektivavtal

**Förslag:** Kollektivavtal ska gälla för arbete ombord på skepp som är registrerat i fartygsregistrets internationella skeppsdel bara om det särskilt anges i kollektivavtalet.

Dessa kollektivavtal ska, om de är ingångna av en svensk arbetstagarorganisation, vara ogiltiga i den mån de reglerar förhållanden för andra personer än de som har sin hemvist i Sverige eller som enligt EU-rätten eller andra internationella regleringar som Sverige är bundet av ska jämföras med personer som har sin hemvist i Sverige.

Bemanningen på skepp registrerade i fartygsregistrets internationella skeppsdel ska i princip, om arbetsgivaren väljer det, utslutande kunna bestå av personer från lägstkostnadsländer. Den enda begränsning som finns i detta avseende återfinns i fartygs-säkerhetsförordningen (2003:438, 4 kap. 2 § ) som ställer krav på att befälhavaren på bland annat ett handelsfartyg ska vara medborgare i ett land inom EES. Löne- och anställningsförhållanden för personalen från lägstkostnadsländer bör utformas antingen i enskilda avtal eller i kollektivavtal med utländska arbetstagarorganisationer.

Kollektivavtalen på dessa skepp ska kunna innehålla andra löne- och anställningsvillkor än de som gäller i dag. För att tydligt särskilja dem från de kollektivavtal som gäller för skepp registrerade i fartygsregistrets skeppsdel bör det därför föreskrivas att det av kollektivavtalet ska framgå att avtalet bara gäller arbete på ett skepp som är registrerat i fartygsregistrets internationella skeppsdel. Bestämmelsen medför även att dagens TAP-avtal inte kommer att gälla på skepp i fartygsregistrets internationella skeppsdel.

De svenska fackföreningarna har, som huvudregel, rätt till förhandling och rätt att vidta stridsåtgärder, även om ett svenskt internationellt skeppsregister införs. Det finns därmed en risk att ett kollektivavtal, som gäller ombord på skepp som är registrerade i det internationella skeppsregistret, skulle kunna innebära begränsningar i redarens möjlighet att anställa arbetskraft från

lågkostnadsländer. För att underlätta för rederierna bör ett kollektivavtal med en svensk arbetstagarorganisation inte kunna innehålla några villkor angående den utländska arbetskraften. Det är därför nödvändigt att begränsa tillämpligheten för kollektivavtal som har ingåtts av en svensk arbetstagarorganisation till personer med hemvist i Sverige eller som enligt EU-rätten eller andra internationella regleringar som Sverige är bundet av ska jämföras med personer som har sin hemvist i Sverige. I den mån ett sådant kollektivavtal reglerar förhållanden för andra än dessa är det ogiltigt. Bestämmelsen innebär en indirekt begränsning av förhandlingsrätten. Dessutom försvinner incitamenten för en svensk arbetstagarorganisation att vidta stridsåtgärder för att få till stånd kollektivavtal för personer som inte har hemvist i Sverige, eftersom ett sådant kollektivavtal ändå inte skulle gälla för dessa personer.

För att inte bestämmelsen ska strida mot EU-rättens förbud mot diskriminering av arbetstagare från andra medlemsländer (artikel 45 i EUF-fördraget och artikel 8 i rådets förordning nr 1612/68) jämföras personer som har sin hemvist inom EU med de som har sin hemvist i Sverige. Även arbetstagare inom EES-området jämföras med de som har sin hemvist i Sverige genom tillägget i bestämmelsen om andra internationella regleringar som Sverige är bundet av.

### Uppsägning av personal

**Förslag:** Arbetstagare som är anställd för arbete ombord på ett skepp, när det förs in i fartygsregistrets internationella skeppsdel, ska få sägas upp från sin anställning utan hinder av 7 § lagen (1982:80) om anställningsskydd.

Den största andelen skepp som kommer att registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel är troligen de som tidigare varit registrerade i fartygsregistrets skeppsdel. För att en registrering i ett svenskt internationellt skeppsregister ska innebära en omgående sänkning av bemanningskostnaderna behöver reglerna i lagen om anställningsskydd (LAS) ändras så att ett rederi har möjlighet att säga upp svenska sjömän till förmån för arbetskraft från lågkostnadsländer.

I dag finns saklig grund för uppsägning från arbetsgivarens sida vid dels arbetsbrist, dels förhållanden som hänför sig till arbetstagaren personligen (7 § LAS). Genom ett undantag från denna bestämmelse ges rederierna en möjlighet att sänka sina bemanningskostnader i samband med att ett skepp förs in i fartygsregistrets internationella skeppsdelen.

### Förbud mot dubbelregistrering

**Förslag:** Ett skepp som är registrerat i fartygsregistret ska inte samtidigt kunna vara registrerat i ett utländskt register eller i flera delar av fartygsregistret.

För att undvika dubbelregistrering ska registermyndigheten avregistrera ett skepp från fartygsregistret om det senare registreras i ett utländskt register. En sådan avregistrering får dock ske först tre månader efter att fartygets ägare beretts tillfälle att visa att skeppet inte är infört i ett utländskt register. Förs ett skepp över från den ena skeppsdelen i fartygsregistret till den andra ska registermyndigheten avregistrera skeppet i den del där registreringen först gjordes.

I enlighet med Havsrättskonventionen föreskrivs att ett skepp som är registrerat i fartygsregistret inte kan registreras i ett annat register. Sjölagen tillåter i dag inte dubbelregistrering vid införandet i fartygsregistrets skeppsdelen, se 2 kap. 25 § sjölagen, men däremot är det möjligt för en ägare till ett skepp som är infört i fartygsregistret att chartra ut det och att den som chartrar skeppet för in det i ett annat lands register som saknar förbud mot dubbelregistrering. Följdverkningarna av en sådan dubbelregistrering är oklar. Exempelvis kan frågor uppstå kring vilket land som ansvarar för tillsynen. För att komma till rätta med det införs ett förbud för ett skepp att samtidigt vara registrerat i det svenska fartygsregistret och ett utländskt register. Ett sådant förbud innebär också att det svenska regelverket bättre följer Havsrättskonventionen. Uppstår det en situation när ett skepp är registrerat i både fartygsregistret och ett utländskt register ska skeppet avregistreras från fartygsregistret av registermyndigheten. För att ägaren av skeppet ska ha en möjlighet att rätta till förhållandena själv får en sådan avregistrering ske först tre månader

efter att denne av registermyndigheten beretts tillfälle att visa att skeppet inte är infört i ett utländskt register.

För att undvika dubbelregistrering av skepp inom det svenska fartygsregistret ska ett skepp avregistreras i den del där registreringen först gjordes. Avsikten är att det är den senaste registreringen som ska gälla. Avregistreringen ska också ske i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel när ett skeppsbygge som skepp förs över till fartygsregistrets skeppsdel eller internationella skeppsdel.

### Karenstid

**Förslag:** Om ett skepp avregistreras ur fartygsregistrets internationella skeppsdel med anledning av att det inte i huvudsak använts i fjärrfart, ska det inte få registreras i detta register igen förrän sex månader gått från dagen för avregistreringen.

Ett av de villkor som ställs för att ett skepp ska få registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel är att skeppet i huvudsak används i fjärrfart. Detta villkor ställs för att utesluta skepp som inte är utsatta för internationell konkurrens. För att detta villkor ska efterlevas bör någon form av sanktion förenas med det. Att bryta mot villkoret bör således vara kombinerat med konsekvensen att skeppet efter avregistrering inte kan återregistreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel förrän sex månader har gått från dagen för avregistrering.

### Automatisk överföring till fartygsregistrets skeppsdel

**Förslag:** När ett skepp avregistreras från fartygsregistrets internationella skeppsdel ska registermyndigheten föra in skeppet i fartygsregistrets skeppsdel om skeppet ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket sjölagen och det inte föreligger någon annan grund för avregistrering.

Skepp som ska anses som svenska enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket sjölagen ska vara infört i fartygsregistrets skeppsdel enligt 2 kap. 1 § första stycket sjölagen. Dessa skepp kan även, om ägaren begär det, registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel



om det uppfyller ställda krav. Om ett sådant skepp avregistreras från fartygsregistrets internationella skeppsdel, för att det inte längre uppfyller förutsättningarna för det eller för att ägaren begärt det, kan registreringsplikten i 2 kap. 1 § första stycket sjölagen komma att aktualiseras. För att säkerställa att denna bestämmelse efterlevs bör registermyndigheten registrera skeppet i fartygsregistrets skeppsdel såvida inte någon annan förutsättning för avregistrering i sjölagen är aktuell.

### Signalbokstäver

**Förslag:** Skepp registrerade i fartygsregistrets internationella skeppsdel ska tilldelas för detta register specifika signalbokstäver som klart skiljer sig från övriga skepp som seglar under svensk flagg.

Skepp registrerade i fartygsregistrets skeppsdel eller internationella skeppsdel ska ha en igenkänningssignal. Denna består av en grupp om fyra bokstäver, signalbokstäverna.

Skepp bör tilldelas signalbokstäver specifika för fartygsregistrets internationella skeppsdel när de registreras där. Detta underlättar identifikationen och skapar tydlighet.

Vilka signalbokstäver som bör tilldelas de skepp som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel väljs av registermyndigheten i samråd med Post- och telestyrelsen.

## Författningsförslag

### Förslag till lag om ändring i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet ska införas en ny paragraf 31 b §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

#### *31 b §*

*Kollektivavtal gäller för arbete ombord på skepp som är registrerade enligt 2 kap. 1 a § sjölagen (1994:1009) bara om det särskilt anges i kollektivavtalet.*

*Ett sådant kollektivavtal, som är ingånget av en svensk arbetstagarorganisation, är ogiltigt i den mån det reglerar förhållanden för andra personer än de som har sin hemvist i Sverige eller som enligt EU-rätten eller andra internationella regleringar som Sverige är bundet av ska jämföras med personer som har sin hemvist i Sverige.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

## Förslag till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 8 och 9 §§ samt 10 kap. 1 § utsökningsbalken (1981:774) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap. 8 §<sup>1</sup>

Vad som sägs i denna balk om registrerat skepp, registrerat luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyg gäller, om ej annat följer av vad som är särskilt föreskrivet, även egendom som utom riket är införd i register motsvarande fartygsregistrets skeppsdel eller luftfartygsregistret eller, beträffande reservdelar, egendom som är intecknad utom riket.

Vad som sägs i denna balk om registrerat skepp, registrerat luftfartyg eller intecknade reservdelar till luftfartyg gäller, om ej annat följer av vad som är särskilt föreskrivet, även egendom som utom riket är införd i register motsvarande fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel eller luftfartygsregistret eller, beträffande reservdelar, egendom som är intecknad utom riket.

Bestämmelserna i 4 kap. 7 § andra stycket och 30 § andra stycket är dock ej tillämpliga på egendom som avses i första stycket.

### 9 §<sup>2</sup>

Med fartyg jämställs fartyg under byggnad. I fråga om skeppsbygge *skall* härvid vad som sägs om fartygsregistrets skeppsdel i stället avse fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel.

Med fartyg jämställs fartyg under byggnad. I fråga om skeppsbygge *ska* härvid vad som sägs om fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel i stället avse fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2001:377.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2001:377.

**10 kap.**1 §<sup>3</sup>

Utmätt skepp som är infört i fartygsregistrets skeppsdel säljs på offentlig auktion.

Utmätt skepp som är infört i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel säljs på offentlig auktion.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

---

<sup>3</sup> Senaste lydelse 2001:377.

**Förslag till  
lag om ändring i lagen (1982:80) om anställningsskydd**

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1982:80) om anställningsskydd ska införas en ny paragraf, 7 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*7 a §*

*Arbetstagare som är anställd för arbete ombord på ett skepp när det förs in i fartygsregistrets internationella skeppsdel enligt 2 kap. 1 a § sjölagen (1994:1009) får sägas upp från sin anställning utan hinder av 7 §.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

**Förslag till  
lag om ändring i lagen (1984:404) om stämpelskatt vid  
inskrivningsmyndigheter**

Härigenom föreskrivs att 21, 25 och 33 §§ lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

21 §<sup>4</sup>

Om inte annat framgår av 22 och 23 §§ tas stämpelskatt ut vid beviljande av sådan ansökan om inteckning i fast egendom som avses i 22 kap. 2 § jordabalken, samt vid beviljande av motsvarande ansökan beträffande tomträtt, luftfartyg eller skepp. Detta gäller också vid beviljande av ansökan om företagsinteckning.

Med beviljande av ansökan om inteckning i skepp jämställs att inteckning i skeppsbygge förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel.

Med beviljande av ansökan om inteckning i skepp jämställs att inteckning i skeppsbygge förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets *skeppsdel eller fartygsregistrets internationella* skeppsdel.

25 §<sup>5</sup>

Skattskyldighet inträder i fall som avses i

a. 4 §, när ansökan om inskrivning beviljas,

b. 21 §, när inteckning beviljas eller när inteckning förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel.

Skattskyldighet inträder i fall som avses i

a. 4 §, när ansökan om inskrivning beviljas,

b. 21 §, när inteckning beviljas eller när inteckning förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets *skeppsdel eller fartygsregistrets internationella* skeppsdel.

<sup>4</sup> Senaste lydelse 2004:777.

<sup>5</sup> Senaste lydelse 2001:345.

33 §<sup>6</sup>

En handling som ligger till grund för skattens fastställande eller ett pantbrev får inte lämnas ut förrän skatten har betalats. Detta gäller inte om uppskov medgetts enligt bestämmelserna i 32 a § första stycket.

Har en inteckning förts över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel i samband med att ett skeppsbygge registrerats som skepp, får inte nationalitetshandlingen för skeppet lämnas ut förrän skatten för inteckningen har betalats.

Har en inteckning förts över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets *skeppsdel eller fartygsregistrets internationella* skeppsdel i samband med att ett skeppsbygge registrerats som skepp, får inte nationalitetshandlingen för skeppet lämnas ut förrän skatten för inteckningen har betalats.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

---

<sup>6</sup> Senaste lydelse 2005:153.

**Förslag till  
lag om ändring i lagen (1986:371)  
om flyttning av fartyg i allmän hamn**

Härigenom föreskrivs att 6 § lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

I fråga om fartyg som är införda i fartygsregistrets *skepps-* eller båtadel enligt 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:1009) eller i motsvarande utländskt register *skall* vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i fartygsregistrets *skeppsdel* med stöd av 2 kap. 4 § tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

*Föreslagen lydelse*

6 §<sup>7</sup>

I fråga om fartyg som är införda i fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel* eller båtadel enligt 1 kap. 2 § andra stycket sjölagen (1994:1009) eller i motsvarande utländskt register *ska* vid tillämpningen av denna lag den som är antecknad i registret anses som ägare. Har ett förvärv av skepp skrivits in i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* *skeppsdel* med stöd av 2 kap. 4 § tredje stycket första meningen sjölagen, anses förvärvaren som ägare. Vad som sägs om ett fartygs ägare gäller i övrigt innehavaren i fråga om fartyg som innehas på grund av förvärv med förbehåll om återtaganderätt.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

---

<sup>7</sup> Senaste lydelse 2001:374.



## Förslag till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)

Härigenom föreskrivs att 8 kap. 8 § konkurslagen (1987:672) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 8 kap.

#### 8 §<sup>8</sup>

När ett fartyg som inte är infört i fartygsregistrets skeppsdel eller i motsvarande utländska register, ett luftfartyg som inte är registrerat, gods i fartyg eller gods i luftfartyg *skall* säljas, får förvaltaren, om egendomen finns inom landet, begära att den säljs exekutivt.

Uppkommer fråga om att sälja ett registrerat skepp, ett registrerat luftfartyg eller in-tecknade reservdelar till luftfartyg och finns egendomen inom landet, tillämpas 6 § första och andra styckena.

*Skall* gäldenärens rätt till andel i in-teckning som belastar hans luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg säljas, *skall* förvaltaren före försäljningen skaffa en särskild in-teckningshandling på det belopp som tillkommer gäldenären, om det inte finns laga hinder mot det. *Skall* en in-teckningshandling som innehas av gäldenären och för vilken han är personligen ansvarig säljas, är förvaltaren skyldig att, om in gäldenären medger att handlingen får säljas med bibehållen ansvarighet,

När ett fartyg som inte är infört i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel eller i motsvarande utländska register, ett luftfartyg som inte är registrerat, gods i fartyg eller gods i luftfartyg *ska* säljas, får förvaltaren, om egendomen finns inom landet, begära att den säljs exekutivt.

sälja ett registrerat skepp, ett registrerat luftfartyg och finns egendomen inom landet, tillämpas 6 § första och andra styckena.

*Ska* gäldenärens rätt till andel i in-teckning som belastar hans luftfartyg eller reservdelar till luftfartyg säljas, *ska* förvaltaren före försäljningen skaffa en särskild in-teckningshandling på det belopp som tillkommer gäldenären, om det inte finns laga hinder mot det. *Ska* en in-teckningshandling som innehas av gäldenären och för vilken han är personligen ansvarig säljas, är förvaltaren skyldig att, om in gäldenären medger att handlingen får säljas med bibehållen ansvarighet, förse

<sup>8</sup> Senaste lydelse 2001:383.

förse handlingen med en påskrift som befriar gäldenären från ansvarighet. Något medgivande av gäldenären krävs dock inte, om denne har avvikit eller på något annat sätt håller sig undan.

Med fartyg likställs i denna lag ett fartyg under byggnad. Vad som sägs om fartygsregistrets skeppsdel *skall* då i stället gälla fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel.

handlingen med en påskrift som befriar gäldenären från ansvarighet. Något medgivande av gäldenären krävs dock inte, om denne har avvikit eller på något annat sätt håller sig undan.

Med fartyg likställs i denna lag ett fartyg under byggnad. Vad som sägs om fartygsregistrets *skeppsdel eller fartygsregistrets internationella skeppsdel ska* då i stället gälla fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

## Förslag till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

Härigenom föreskrivs i fråga om sjölagen (1994:1009)  
*dels* att 1 kap. 1 a, 2, 6 och 8 §§, 2 kap. 1, 3, 5, 6, 7, 13, 15, 23, 24, 25, 28 och 29 §§, 3 kap. 6, 14, 24, 33, 34 och 35 §§, 4 kap. 1 § samt 22 kap. 4 och 9 §§ ska ha följande lydelse,  
*dels* att det i 2 kap. införs tre nya paragrafer, 1 a, 1 b och 6 a §§ samt i 3 kap. införs en ny paragraf, 28 a §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 kap.

#### 1 a §<sup>9</sup>

I andra fall än som avses i 1 § *skall* ett fartyg anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartyget är infört i ett sådant *skepps-* eller båtregister som avses i 2 §.

I andra fall än som avses i 1 § *ska* ett fartyg anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, om fartyget är infört i ett sådant *skeppsregister, internationellt skeppsregister* eller båtregister som avses i 2 §.

#### 2 §<sup>10</sup>

Fartyg, vars skrov har en största längd av minst tolv meter och en största bredd av minst fyra meter, betecknas skepp. Annat fartyg kallas båt.

Den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) *skall* med hjälp av automatiserad behandling föra ett register, benämnt fartygsregistret, där informationen *skall* vara uppdelad i

1. en skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp,

Den myndighet som regeringen bestämmer (registermyndigheten) *ska* med hjälp av automatiserad behandling föra ett register, benämnt fartygsregistret, där informationen *ska* vara uppdelad i

1. en skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp *registrerade enligt 2 kap.*

<sup>9</sup> Senaste lydelse 1997:266.

<sup>10</sup> Senaste lydelse 2001:384.

## 1 §

2. en internationell skeppsdel som innehåller uppgifter om svenska skepp registrerade enligt 2 kap. 1 a §,

2. en båtdel som innehåller uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,

3. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige.

3. en båtdel som innehåller uppgifter om båtar som registrerats enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m.,

4. en skeppsbyggnadsdel som innehåller uppgifter om skepp under byggnad i Sverige.

6 §<sup>11</sup>

Ett skepp som förs in i fartygsregistrets skeppsdel *skall* ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Det *skall* tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel och får inte göra intrång i ett särpräglad namnskick, som används av en annan skeppsägare.

Ett skepp som förs in i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel *ska* ha ett namn. Namnet bestäms av ägaren. Det *ska* tydligt skilja sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets *skeppsdel och internationella* skeppsdel och får inte göra intrång i ett särpräglad namnskick, som används av en annan skeppsägare.

Registermyndigheten får förelägga ägaren att inom en viss tid bestämma ett namn som uppfyller kraven i första stycket. I föreläggandet får vite sättas ut.

Namnet får ändras endast om skeppet eller större andel i skeppet än hälften övergår till en ny ägare eller om det finns särskilda skäl för det.

<sup>11</sup> Senaste lydelse 2001:384.

8 §<sup>12</sup>

Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets *skepps-* eller båtdel *skall* ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering *skall* såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

Ett fartyg som förs in i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller båtdel *ska* ha en igenkänningssignal. För skepp utgörs denna av signalbokstäver samt för båtar av signalbokstäver och siffror. Beteckningen för ett fartygs identifiering *ska* såvitt möjligt stämma överens med igenkänningssignalen.

Regeringen meddelar närmare föreskrifter om identifiering och får därvid bestämma om märkning av registrerade fartyg, deras båtar och redskap samt förbjuda att registrerat fartyg hålls i drift utan föreskriven märkning.

## 2 kap.

1 §<sup>13</sup>

Ett skepp som *skall* anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket *skall* vara infört i fartygsregistrets skeppsdel.

Följande andra skepp *skall* föras in i fartygsregistrets skeppsdel, om ägaren begär det:

1. skepp som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i Sverige, om
  - skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

Ett skepp som *ska* anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket *ska* vara infört i fartygsregistrets skeppsdel.

Följande andra skepp *ska* föras in i fartygsregistrets skeppsdel, om ägaren begär det:

1. skepp som ingår i en ekonomisk verksamhet som har etablerats i Sverige, om
  - skeppets drift leds och kontrolleras från Sverige, och

<sup>12</sup> Senaste lydelse 2001:384.

<sup>13</sup> Senaste lydelse 2001:384.

- skeppet till hälften eller mer ägs av fysiska personer som är medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av juridiska personer som har bildats enligt lagstiftningen i ett sådant land och som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom samarbetsområdet,

2. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om skeppet

- vanligen finns i Sverige, och  
- till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom *Europeiska gemenskaperna* eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som är avsedda uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift inte *skall* vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

Ett skepp som är under byggnad i Sverige får föras in i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel. Registrering får ske även innan bygget har påbörjats, förutsatt att det kan identifieras genom byggnadsnummer, ritning eller på annat betryggande sätt.

- skeppet till hälften eller mer ägs av fysiska personer som är medborgare i ett land inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller av juridiska personer som har bildats enligt lagstiftningen i ett sådant land och som har sitt säte, sitt huvudkontor eller sin huvudsakliga verksamhet inom samarbetsområdet,

2. skepp som inte ingår i en ekonomisk verksamhet, om skeppet

- vanligen finns i Sverige, och  
- till hälften eller mer ägs av fysiska personer som vistas i Sverige och som antingen är svenska medborgare eller vistas i Sverige med stöd av reglerna om fri rörlighet för personer inom *Europeiska unionen* eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

*En ansökan om registrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel av ett skepp som annars ska registreras enligt första stycket medför att denna skyldighet inte längre gäller.*

Regeringen kan bestämma att skepp som ägs av staten och som är avsedda uteslutande för statsändamål och inte för affärsdrift inte *ska* vara införda i fartygsregistrets skeppsdel.

Ett skepp *skall* registreras under sin igenkänningsignal. Ett skeppsbygge *skall* registreras under signalbokstäver. Dessa *skall* tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningsignal om skeppet förs in i fartygsregistrets skeppsdel. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

Ett skepp *ska* registreras under sin igenkänningsignal. Ett skeppsbygge *ska* registreras under signalbokstäver. Dessa *ska* tilldelas det fullbordade skeppet som igenkänningsignal om skeppet förs in i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel*. En tilldelad registerbeteckning får inte ändras.

#### 1 a §

*Ett skepp som är infört eller ska införas i fartygsregistrets skeppsdel enligt 1 § med en bruttodräktighet om minst 500 och som huvudsakligen används i fjärrfart ska i stället, om ägaren begär det, föras in i fartygsregistrets internationella skeppsdel.*

*Skepp som ägs av staten, fiskefartyg och fritidsfartyg får inte registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel.*

*Med fjärrfart avses detsamma som i 64 kap. 6 § inkomstskattelagen (1999:1229).*

#### 1 b §

*Ett skepp som är registrerat i fartygsregistret får inte samtidigt vara registrerat i ett utländskt register eller vara registrerat i flera delar av fartygsregistret.*

3 §<sup>14</sup>

Förvärv av skepp eller skeppsbygge skrivs in på grundval av registrering enligt 1 §. Inskrivning och därmed sammanhängande införelse i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel *skall* föras över till fartygsregistrets skeppsdel om bygget förs över dit som skepp.

Bestämmelserna i första stycket samt i 4 § och 8–28 §§ om skepp eller skeppsbyggen *skall* också tillämpas på andelar i sådan egendom.

Förvärv av skepp eller skeppsbygge skrivs in på grundval av registrering enligt 1 § *eller 1 a §*. Inskrivning och därmed sammanhängande införelse i fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel eller skeppsbyggnadsdel ska* föras över till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel* om *skeppet förs över dit eller om* bygget förs över dit som skepp.

Bestämmelserna i första stycket samt i 4 § och 8–28 §§ om skepp eller skeppsbyggen *ska* också tillämpas på andelar i sådan egendom.

5 §<sup>15</sup>

Genom inskrivning i fartygsregistrets skeppsdel kan ett skeppsnamn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets skeppsdel på ansökan förbehållas den som har behov av det. Om flera söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn på samma inskrivningsdag och namnen inte tydligt skiljer sig från varandra, *skall* registermyndigheten besluta om företräde efter vad som är skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn *skall* avföras ur registret när ett skepp har

Genom inskrivning i fartygsregistrets skeppsdel kan ett skeppsnamn som tydligt skiljer sig från andra skeppsnamn i fartygsregistrets *skeppsdel och internationella skeppsdel* på ansökan förbehållas den som har behov av det. Om flera söker inskrivning av förbehåll om skeppsnamn på samma inskrivningsdag och namnen inte tydligt skiljer sig från varandra, *ska* registermyndigheten besluta om företräde efter vad som är skäligt.

Inskrivning av förbehåll om skeppsnamn *ska* avföras ur registret när ett skepp har

<sup>14</sup> Senaste lydelse 2001:384.

<sup>15</sup> Senaste lydelse 2001:384.



registrerats med det namnet. Detta gäller också om den som har beviljats inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet inte inom fem år har tagits i bruk för ett registrerat skepp.

registrerats med det namnet. Detta gäller också om den som har beviljats inskrivningen eller hans rättsinnehavare begär det eller om namnet inte inom fem år har tagits i bruk för ett registrerat skepp.

6 §<sup>16</sup>

Ett registrerat skepp *skall* avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
3. inte längre är registreringspliktigt,
4. registrerats enligt 1 § andra stycket 1 eller 2, och förutsättningarna som anges där inte längre är uppfyllda eller ägaren begär avregistrering, eller

5. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

Ett registrerat skepp *ska* avregistreras om det

1. förolyckats, huggits upp eller annars förstörts,
2. försvunnit eller övergetts till sjöss och sedan inte hörts av under tre månader,
3. inte längre är registreringspliktigt,
4. registrerats enligt 1 § andra stycket 1 eller 2 *eller enligt 1 a §*, och förutsättningarna som anges där inte längre är uppfyllda eller ägaren begär avregistrering,

5. på grund av ombyggnad eller annan sådan ändring upphört att vara skepp eller, utan att ändring inträtt, inte anses utgöra skepp.

*Registermyndigheten ska avregistrera ett skepp ur fartygsregistret om skeppet samtidigt är registrerat i ett utländskt register. Avregistrering får dock ske först tre månader efter att fartygets ägare beretts tillfälle att visa att skeppet inte är infört i ett utländskt register. Om ett skepp är registrerat i flera delar av*

<sup>16</sup> Senaste lydelse 2001:384.

*fartygsregistret ska registermyndigheten avregistrera det i den del registreringen först gjordes.*

*Om ett skepp som är registrerat i fartygsregistrets internationella skeppsdel ska avregistreras enligt första stycket 4 ska registermyndigheten i stället registrera skeppet i fartygsregistrets skeppsdel om skeppet ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 eller 1 b § första stycket och någon annan grund för avregistrering inte föreligger.*

Ett registrerat skeppsbygge skall avregistreras om det som skepp förs över till fartygsregistrets skeppsdel eller ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 5 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen skall ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige. Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

Ett registrerat skeppsbygge ska avregistreras om ägaren anmäler bygget för avregistrering. Dessutom har första stycket 5 motsvarande tillämpning i fråga om skeppsbyggen.

I fall som avses i första stycket 1, 2 eller 5 eller andra stycket andra meningen ska ägaren inom en månad anmäla egendomen för avregistrering hos registermyndigheten. Detsamma gäller när ett skepp upphört att vara registreringspliktigt, om inte skeppet trots detta kan vara registrerat i Sverige. Om ett skepp till följd av överlåtelse inte kan vara registrerat i Sverige, svarar den tidigare ägaren jämte förvärvaren för att anmälan görs.

## 6 a §

*Ett skepp som avregistrerats enligt 6 § ur fartygsregistrets internationella skeppsdel för att det inte i huvudsak har använts i fjärrfart, får inte registreras i detta register igen förrän sex månader gått från dagen för avregistreringen.*

7 §<sup>17</sup>

Om ett skepp *skall* avregistreras enligt 6 § första stycket 3, får skeppet ändå inte avföras ur fartygsregistrets skeppsdel, om

1. skeppet ägs av flera,
2. delägare har lösningsrätt enligt 5 kap. 13 eller 16 §, och

3. en lösen skulle medföra att skeppet kan registreras i fartygsregistrets skeppsdel.

Om lösen sker i ett sådant fall, *skall* skeppet inte avföras ur fartygsregistrets skeppsdel. I stället *skall* det förvärv skrivas in som föranlett anmälan för avregistrering. Om lösningsrätten förfaller, *skall* skeppet avföras ur fartygsregistrets skeppsdel.

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som *skall* avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycket till åtgärden.

Om ett skepp *ska* avregistreras enligt 6 § första stycket 3, får skeppet ändå inte avföras ur fartygsregistrets skeppsdel, om

1. skeppet ägs av flera,
2. delägare har lösningsrätt enligt 5 kap. 13 eller 16 §, och

3. en lösen skulle medföra att skeppet kan registreras i fartygsregistrets skeppsdel.

Om lösen sker i ett sådant fall, *ska* skeppet inte avföras ur fartygsregistrets skeppsdel. I stället *ska* det förvärv skrivas in som föranlett anmälan för avregistrering. Om lösningsrätten förfaller, *ska* skeppet avföras ur fartygsregistrets skeppsdel.

Gäller inteckning i ett skepp eller skeppsbygge som *ska* avregistreras, får egendomen inte avföras ur registret förrän borgenär, för vars fordran pantbrev på grund av inteckningen utgör säkerhet, ger in pantbrevet och skriftligen samtycket till åtgärden.

<sup>17</sup> Senaste lydelse 2001:384.

Ett skeppsbygge får dock avregistreras för att föras över till fartygsregistrets skeppsdel utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av ett skepp enligt 6 § första stycket 5 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborgenär som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.

Ett *skepp eller* skeppsbygge får dock avregistreras för att föras över till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel utan samtycke enligt andra stycket. För avregistrering av ett skepp enligt 6 § första stycket 5 eller av ett skeppsbygge enligt 6 § andra stycket andra meningen fordras inte heller samtycke av en inteckningsborgenär som inte har sökt betalning ur egendomen inom en månad från det att registermyndigheten underrättat honom om avregistreringsgrunden.

### 13 §<sup>18</sup>

Införing i fartygsregistrets *skepps-* eller skeppsbyggnadsdel *skall*, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro om en omständighet som införingen avser. Detta gäller dock inte i fall som avses i 3 kap. 10 §.

Införing i fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel* eller skeppsbyggnadsdel *ska*, efter utgången av den inskrivningsdag då ärendet om införingen togs upp, anses känd för var och en vars rätt till skepp eller skeppsbygge beror av god tro om en omständighet som införingen avser. Detta gäller dock inte i fall som avses i 3 kap. 10 §.

### 15 §<sup>19</sup>

Registreringsärenden är ärenden om  
1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,

Registreringsärenden är ärenden om  
1. registrering eller avregistrering av skepp eller skeppsbygge,

<sup>18</sup> Senaste lydelse 2001:384.

<sup>19</sup> Senaste lydelse 2001:384.

2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,  
 3. in-teckning i skepp eller skeppsbygge,  
 4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och  
 5. annan införeling i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel* som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

2. inskrivning av förvärv av skepp eller skeppsbygge,  
 3. in-teckning i skepp eller skeppsbygge,  
 4. inskrivning av förbehåll om skeppsnamn, och  
 5. annan införeling i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel* som görs på grund av föreskrift i en lag eller annan författning.

Registerärenden tas upp på inskrivningsdag. Sådan hålls till klockan tolv varje måndag, tisdag, onsdag, torsdag och fredag, som inte är helgdag. Som helgdag anses även midsommaraf-ton, julafton och nyårsafton. En anmälan eller ansökan som kommer in efter klockan tolv anses gjort följande inskrivningsdag.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela närmare föreskrifter om registrerings- och inskrivningsförfarandet och får därvid föreskriva skyldighet för ägare av skepp samt tillverkare och ägare av registrerat skeppsbygge att till registermyndigheten anmäla förhållanden som myndigheten behöver känna till för en ändamålsenlig registerföreling.

## 23 §

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom *skall* avslås om

1. bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits,
2. egendomen inte kan registreras enligt 1 §,
3. sökanden inte styrker sitt förvärv,
4. fångesmannens rätt inte är inskriven i registret fastän den hade kunnat skrivas in där och sökandens förvärv inte grundas på exekutiv försäljning,

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för registrering eller ansökan om inskrivning av förvärv av sådan egendom *ska* avslås om

1. bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits,
2. egendomen inte kan registreras enligt 1 *eller 1 a* §,
3. sökanden inte styrker sitt förvärv,
4. fångesmannens rätt inte är inskriven i registret fastän den hade kunnat skrivas in där och sökandens förvärv inte grundas på exekutiv försäljning,

5. den åberopade överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,

6. egendomen av överlåtaren tidigare har överlåtits till någon annan och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning söks samma inskrivningsdag för det tidigare förvärvet,

7. egendomen har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,

8. egendomen har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,

9. förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller

5. den åberopade överlåtelsen står i strid med en mot överlåtaren på grund av förvärvsvillkor gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när överlåtelsen ägde rum eller, om så var fallet, villkoret är infört i registret eller förs in i det samma inskrivningsdag som ansökan görs,

6. egendomen av överlåtaren tidigare har överlåtits till någon annan och överlåtarens åtkomst inte var inskriven när sökandens förvärv ägde rum eller, om så var fallet, inskrivning söks samma inskrivningsdag för det tidigare förvärvet,

7. egendomen har blivit föremål för kvarstad eller betalningssäkring till säkerhet för ett anspråk mot överlåtaren och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då anmälan eller ansökan görs eller överlåtaren har försatts i konkurs före utgången av den inskrivningsdagen,

8. egendomen har sålts exekutivt till någon annan än sökanden,

9. förvärvet har skett genom en sådan gåva mellan makar som inte har registrerats enligt 16 kap. äktenskapsbalken, eller

10. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

Första stycket 5–7 utgör inte hinder mot inskrivning av förvärv, om inskrivning av villkorlig äganderätt redan har beviljats på grund av samma förvärv.

10. det är uppenbart att förvärvet av något annat skäl är ogiltigt eller inte kan göras gällande.

#### 24 §<sup>20</sup>

En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt *skall* avföras ur registret *skall* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering *skall* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv *skall* bestämmelserna i 23 § första stycket 4–10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn *skall* skrivas in i eller avföras ur fartygsregistrets skeppsdel *skall* avslås, om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §.

En ansökan enligt 4 § att inskrivning av villkorlig äganderätt *ska* avföras ur registret *ska* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte visas att förvärvaren förlorat sin rätt.

En anmälan av ett skepp eller skeppsbygge för avregistrering *ska* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om grund för åtgärden inte finns enligt 6 §. Vid avregistrering med anledning av förvärv *ska* bestämmelserna i 23 § första stycket 4–10 och andra stycket tillämpas.

En ansökan om att skeppsnamn *ska* skrivas in i eller avföras ur fartygsregistrets skeppsdel *eller internationella skeppsdel ska* avslås om bestämmelsen i 20 § första stycket inte har iakttagits eller om det inte finns någon förutsättning för åtgärden enligt 5 §.

<sup>20</sup> Senaste lydelse 2001:384.

25 §<sup>21</sup>

Om ett utländskt skepp har blivit svenskt eller begärts registrerat här, får det föras in i fartygsregistrets skeppsdel endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands *skall* det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

Om ett skepp eller skeppsbygge *skall* avregistreras för att registreras utomlands, *skall* på sökandens begäran beslutas att egendomen *skall* avföras ur registret den dag då den förs in i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

Om ett utländskt skepp har blivit svenskt eller begärts registrerat här, får det föras in i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel endast om det visas att skeppet inte är infört i motsvarande register i sitt tidigare hemland eller att det kommer att avföras ur ett sådant register med verkan från den dag då det registreras här i landet.

Är skeppet nybyggt utomlands *ska* det dessutom visas att rätt till skeppet inte är inskriven i skeppsbyggnadsregister i vederbörande främmande stat eller att sådan rätt kommer att avföras med verkan från den dag då skeppet registreras här i landet. Detta gäller också i fråga om införing i det svenska fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel av skepp under byggnad som har förvärvats från utlandet.

Om ett skepp eller skeppsbygge *ska* avregistreras för att registreras utomlands, *ska* på sökandens begäran beslutas att egendomen *ska* avföras ur registret den dag då den förs in i det utländska registret. Avregistreringen får verkan från dagen för den nya registreringen.

<sup>21</sup> Senaste lydelse 2001:384.



28 §<sup>22</sup>

I fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel* *skall* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. ägare av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,

4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge *skall* säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp *skall* säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,

5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt

I fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel* *ska* antecknas när

1. talan har väckts om hävning eller återgång av förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller om bättre rätt till sådan egendom eller om en annan fråga som angår inskrivning,

2. mål som avses i 1 har avgjorts genom dom eller slutligt beslut som vunnit laga kraft,

3. ägare av ett registrerat skepp eller skeppsbygge har försatts i konkurs,

4. ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning, eller när en konkursförvaltare har begärt att ett registrerat skepp eller skeppsbygge *ska* säljas exekutivt, eller när ägaren enligt 1 kap. 10 § andra stycket har begärt att ett registrerat skepp *ska* säljas exekutivt eller egendomen har sålts exekutivt,

5. beslut som avses i 3 eller 4 om konkurs, kvarstad, betalningssäkring eller utmätning har upphävts eller återgått eller när fråga om exekutiv försäljning av ett registrerat skepp eller skeppsbygge eller inskriven rätt

<sup>22</sup> Senaste lydelse 2001:384.

till sådan egendom har förfallit av annan anledning,

6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § *skall* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §, eller

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge *skall* avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands.

Är det i en annan författning föreskrivet att ett visst förhållande *skall* antecknas i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel*, *skall* detta gälla.

En anteckning i fartygsregistrets *skeppsbyggnadsdel* *skall* föras över till fartygsregistrets *skeppsdel*, om bygget förs över dit som skepp. En registeranteckning *skall* avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

till sådan egendom har förfallit av annan anledning,

6. ett skepp eller skeppsbygge enligt 6 § *ska* avregistreras men det finns hinder mot avregistreringen enligt 7 §, eller

7. beslut har meddelats enligt 25 § att ett skepp eller skeppsbygge *ska* avföras ur registret den dag då registrering äger rum utomlands.

Är det i en annan författning föreskrivet att ett visst förhållande *ska* antecknas i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel*, *ska* detta gälla.

En anteckning i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel* *ska* föras över till fartygsregistrets *skeppsdel* eller *internationella skeppsdel*, om *skeppet förs över dit eller om bygget förs över dit som skepp*. En registeranteckning *ska* avföras, om den uppenbarligen inte längre är av betydelse.

## 29 §<sup>23</sup>

Om registermyndigheten finner att en införing i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel* innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, *skall* införingen rättas. Detta gäller också i fråga

Om registermyndigheten finner att en införing i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel* innehåller en uppenbar oriktighet till följd av myndighetens eller någon annans skrivfel eller liknande förbiseende, *ska* införingen rättas.

<sup>23</sup> Senaste lydelse 2001:384.

om en uppenbar oriktighet i nämnda registerdelar till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägare eller för innehavare av pantbrev på grund av in-teckning, *skall* det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Innan rättelse sker, *skall* registermyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Även den myndighet som avses i 22 kap. 6 § *skall* ges tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas, om det är uppenbart obehövt.

Beslut om rättelse *skall* meddelas genom införing i fartygsregistrets *skepps-* eller *skepps-*byggnadsdel. Skälen för beslutet *skall* antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, *skall* en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen *skall* krävas tillbaka, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Ett beslut om rättelse får överklagas även av den myndighet som avses i 22 kap. 6 §.

Detta gäller också i fråga om en uppenbar oriktighet i nämnda registerdelar till följd av tekniskt fel. Kan rättelse bli till skada för ägaren eller för innehavare av pantbrev på grund av in-teckning, *ska* det inbördes företrädet mellan berörda förvärv bestämmas efter vad som är skäligt. Innan rättelse sker, *ska* registermyndigheten ge den som berörs av åtgärden, om han eller hon är känd, tillfälle att yttra sig. Även den myndighet som avses i 22 kap. 6 § *ska* ges tillfälle att yttra sig. Något yttrande behöver dock inte inhämtas, om det är uppenbart obehövt.

Beslut om rättelse *ska* meddelas genom införing i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skepps-*byggnadsdel. Skälen för beslutet *ska* antecknas i dagboken eller i akten. I stället för bevis eller handling som har utfärdats i enlighet med den tidigare införingen, *ska* en ny sådan handling utfärdas. Den tidigare handlingen *ska* krävas tillbaka, göras obrukbar och behållas av registermyndigheten. Den som har handlingen är skyldig att ge in den för detta ändamål. I ett föreläggande att fullgöra en sådan skyldighet får vite sättas ut.

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1988:204) i fråga om personuppgifter i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel*.

Denna paragraf gäller i stället för 28 § personuppgiftslagen (1988:204) i fråga om personuppgifter i fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel*.

### 3 kap.

#### 6 §<sup>24</sup>

Om ett skepp eller skeppsbygge försämras till följd av vanvård eller sjöolycka eller av någon annan jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen inte är förfallen till betalning. Detta gäller också om skeppet eller bygget *skall* avregistreras enligt 2 kap. 6 § utom när bygget *skall* föras över till fartygsregistrets *skeppsdel som skepp*.

Om ett skepp eller skeppsbygge försämras till följd av vanvård eller sjöolycka eller av någon annan jämförlig orsak så att panträttens värde väsentligt minskas, får borgenären söka betalning ur egendomen fastän fordringen inte är förfallen till betalning. Detta gäller också om skeppet eller bygget *ska* avregistreras enligt 2 kap. 6 § utom när *skeppet eller* bygget *som skepp ska* föras över till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel*.

#### 14 §<sup>25</sup>

Det företräde som en inteckning har i ett skeppsbygge består vid överföring till fartygsregistrets *skeppsdel*.

Det företräde som en inteckning har i ett skeppsbygge består vid överföring till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel. Det samma gäller vid överföring av skepp mellan fartygsregistrets skeppsdel och internationella skeppsdel*.

<sup>24</sup> Senaste lydelse 2001:384.

<sup>25</sup> Senaste lydelse 2001:384.

24 §<sup>26</sup>

En ansökan om inteckning *skall* avslås om

1. bestämmelserna i 23 § första stycket inte har iakttagits,
2. ansökan strider mot 1 §,
3. ansökan strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som har förts in i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel* eller förs in i det samma inskrivningsdag som inteckningen söks, och ansökan inte medgetts av den till vars förmån inskränkningen gäller,

4. skeppet eller skeppsbygget *skall* avregistreras,

5. sökanden eller, om skeppet eller bygget ägs av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försätts i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen söks och det inte visas att skeppet, bygget eller andelen inte hör till konkursboet,

6. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga som kvarstad

En ansökan om inteckning *ska* avslås om

1. bestämmelserna i 23 § första stycket inte har iakttagits,
2. ansökan strider mot 1 §,
3. ansökan strider mot sådan på grund av förvärvsvillkor mot sökanden gällande inskränkning i hans rätt att förfoga över egendomen, som har förts in i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationala skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel* eller förs in i det samma inskrivningsdag som inteckningen söks, och ansökan inte medgetts av den till vars förmån inskränkningen gäller,

4. skeppet eller skeppsbygget *ska* avregistreras,

5. sökanden eller, om skeppet eller bygget ägs av flera, någon av sökandena är i konkurs eller försätts i konkurs samma inskrivningsdag som inteckningen söks och det inte visas att skeppet, bygget eller andelen inte hör till konkursboet,

6. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har blivit föremål för kvarstad, betalningssäkring eller utmätning och ett ärende som rör anteckning om åtgärden har tagits upp senast på den inskrivningsdag då inteckningen söks, om inte i fråga som kvarstad

<sup>26</sup> Senaste lydelse 2001:384.

ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller 7. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

Om ett ärende som rör inskrivning av sökandens förvärv har skjutits upp, *skall* behandlingen av inteckningsansökan skjutas upp på motsvarande sätt.

ansökan har medgetts av kronofogdemyndigheten, eller 7. skeppet, bygget eller en andel i eller en villkorlig äganderätt till sådan egendom har frångått sökanden genom exekutiv försäljning.

Om ett ärende som rör inskrivning av sökandens förvärv har skjutits upp, *ska* behandlingen av inteckningsansökan skjutas upp på motsvarande sätt.

#### 28 a §

*När ett skepp eller skeppsbygge förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel ska pantbrev ersättas med nya. Detsamma gäller när ett skepp förs över från fartygsregistrets internationella skeppsdel till fartygsregistrets skeppsdel.*

#### 33 §<sup>27</sup>

På ansökan av ett pantbrevs innehavare *skall* innehavet antecknas i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel*. Är någon annan antecknad som innehavare *skall* registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, *skall* föreläggande meddelas honom att visa upp detta.

På ansökan av ett pantbrevs innehavare *ska* innehavet antecknas i fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel*. Är någon annan antecknad som innehavare *ska* registermyndigheten, sedan det nya innehavet har antecknats, avföra den tidigare anteckningen och underrätta den vars innehav var antecknat. Om det kan antas att sökanden inte har pantbrevet, *ska* föreläggande meddelas

<sup>27</sup> Senaste lydelse 2001:384.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, *skall* anteckningen avföras.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev *skall* utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, *skall* skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

honom att visa upp detta.

Anmäler den vars innehav antecknats att innehavet har upphört, *ska* anteckningen avföras.

Om en ansökan enligt första stycket inte har gjorts när ett pantbrev *ska* utfärdas eller det inte finns en ny sådan ansökan när anteckning om innehav avförs, *ska* skeppets eller skeppsbyggets ägare antecknas som innehavare.

#### 34 §<sup>28</sup>

Om en inteckning har förfallit enligt 16 §, *skall* det antecknas i fartygsregistrets skeppsdel.

I registret *skall* anteckning göras om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.

Om en inteckning har förfallit enligt 16 §, *ska* det antecknas i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel*.

I registret *ska* anteckning göras om inverkan på inteckning av exekutiv försäljning.

#### 35 §<sup>29</sup>

Om ett skeppsbygge avförs ur fartygsregistrets skeppsbbyggnadsdel och i stället förs in i fartygsregistrets skeppsdel *som skepp*, *skall* en inteckning som gäller i bygget och en införing som rör inteckningen föras över till fartygsregistrets skeppsdel.

Om ett *skepp eller* skeppsbygge avförs ur fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel eller* skeppsbbyggnadsdel och i stället förs in i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel, *ska* en inteckning som gäller i *skeppet eller* bygget och en införing som rör inteckningen föras över till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel.

<sup>28</sup> Senaste lydelse 2001:384.

<sup>29</sup> Senaste lydelse 2001:384.

## 4 kap.

1 §<sup>30</sup>

/Upphör att gälla den dag regeringen bestämmer/ Bestämmelserna i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

<p>Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets skeppsdel eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.</p>	<p>Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets <i>skeppsdel eller internationella</i> skeppsdel eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.</p>
---	--

I lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa fartyg. Kvarstad får inte heller läggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten.

1 §<sup>31</sup>

/Träder i kraft den dag regeringen bestämmer/ Bestämmelserna i detta kapitel gäller kvarstad på fartyg för anspråk som i Sverige eller ett annat land är eller kan bli föremål för rättegång i tvistemål eller för talan om enskilt anspråk i brottmål. Bestämmelserna gäller dock inte kvarstad för fordringar som avser skatter eller avgifter till stat eller kommun.

<p>Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets skeppsdel eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.</p>	<p>Bestämmelserna gäller för fartyg som är införda i det svenska fartygsregistrets <i>skeppsdel eller internationella</i> skeppsdel eller ett motsvarande utländskt fartygsregister. Bestämmelserna gäller dock inte för svenska skepp, om sökanden har hemvist eller sitt huvudsakliga driftställe i Sverige.</p>
---	--

<sup>30</sup> Senaste lydelse 2001:384.

<sup>31</sup> Senaste lydelse 2009:1515.



I lagen (1938:470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m.m. finns bestämmelser om att kvarstad inte får läggas på vissa fartyg.

I lagen (2009:1514) om immunitet för stater och deras egendom finns bestämmelser om när kvarstad får läggas på ett fartyg som ägs eller drivs av en stat.

Kvarstad får inte läggas på fartyg som ägs eller uteslutande används av svenska staten.

## 22 kap.

### 4 §<sup>32</sup>

Kommer till följd av 2 kap. 10 § eller 3 kap. 9 § ett förvärv eller en panträttsupplåtelse som avses där att gälla mot den rätte ägaren eller mot någon till vars förmån rådighetsinskränkning gäller enligt de paragraferna, har denne rätt till ersättning av staten för sin förlust på grund av förvärvet eller upplåtelsen.

Om någon lider förlust till följd av ett tekniskt fel i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel* eller i en anordning som hos registermyndigheten eller någon annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, *skall* ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

Om någon lider förlust till följd av ett tekniskt fel i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel* eller i en anordning som hos registermyndigheten eller någon annan statlig myndighet är ansluten till registret, har han rätt till ersättning av staten.

Har den skadelidande medverkat till förlusten genom att utan skälig anledning underlåta att vidta åtgärder för att bevara sin rätt eller har han på annat sätt medverkat till förlusten genom eget vållande, *ska* ersättningen efter vad som är skäligt sättas ned eller helt falla bort.

Om personuppgifter i fartygsregistret har behandlats i strid med denna lag eller andra föreskrifter om registret, är också 48 § personuppgiftslagen (1998:204) tillämplig.

<sup>32</sup> Senaste lydelse 2001:384.

9 §<sup>33</sup>

Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge, en andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom eller om bättre rätt till egendomen eller annars i en fråga som angår inskrivning i fartygsregistrets *skepps-* eller *skeppsbyggnadsdel*, *skall* rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelsen *skall*, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om egendomen att den kan identifieras i registret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, *skall* rätten genast sända domen eller beslutet till registermyndigheten.

Väcks talan om hävning eller återgång av ett förvärv av ett registrerat skepp eller skeppsbygge, en andel i eller villkorlig äganderätt till sådan egendom eller om bättre rätt till egendomen eller annars i en fråga som angår inskrivning i fartygsregistrets *skeppsdel*, *internationella skeppsdel* eller *skeppsbyggnadsdel*, *ska* rätten genast underrätta registermyndigheten. Underrättelsen *ska*, utöver uppgift om parterna, innehålla sådana uppgifter om egendomen att den kan identifieras i registret.

När dom eller slutligt beslut i målet har vunnit laga kraft, *ska* rätten genast sända domen eller beslutet till registermyndigheten.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 2012.

---

<sup>33</sup> Senaste lydelse 2001:384.

**Förslag till  
förordning om ändring i  
fartygsregisterförordningen (1975:927)**

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 8 §, 2 kap. 1, 5 och 13 §§, 5 kap. 14, 24, 26, 27, 31 och 32 §§ samt rubriken i 2 kap. fartygsregisterförordningen (1975:927) ska ha följande lydelse .

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**1 kap.**

**8 §<sup>34</sup>**

På grundval av uppgifterna i skeppsdelen ger Transportstyrelsen ut Sveriges skeppslista, som *skall* omfatta registrerade skepp, oregistrerade skepp vars namn har förts in i registret och inskrivna förbehåll om skeppsnamn. På grundval av uppgifterna i båtdelen tas registreringspliktiga båtar upp i skeppslistan.

På grundval av uppgifterna i *skeppsdelen och internationella* skeppsdelen ger Transportstyrelsen ut Sveriges skeppslista, som *ska* omfatta registrerade skepp, oregistrerade skepp vars namn har förts in i registret och inskrivna förbehåll om skeppsnamn. På grundval av uppgifterna i båtdelen tas registreringspliktiga båtar upp i skeppslistan.

För varje registrerat skepp och varje båt i skeppslistan anges registerbeteckning, namn, art, hemort, byggnadsår och byggnadsland, byggnadsmaterial, största längd och största bredd, brutto- och nettodräktighet, dödvikt, djupgående, maskineri, maskinstyrka, klassificeringsanstalt samt ägare eller huvudredare. Av flera ägare tas endast en upp i listan. Fiskeskepp och fiskebåtar redovisas särskilt. För dem anges också distriktsbeteckning och hemmahamn.

För varje oregistrerat skepp vars namn har förts in i fartygsregistrets skeppsdel anges vem som har sökt införingen samt sådana uppgifter som enligt andra stycket *skall* anges i fråga om registrerat skepp i den mån de förekommer i registret.

För varje oregistrerat skepp vars namn har förts in i fartygsregistrets skeppsdel anges vem som har sökt införingen samt sådana uppgifter som enligt andra stycket *ska* anges i fråga om registrerat skepp i den mån de förekommer i registret.

<sup>34</sup> Senaste lydelse 2008:1225.

Beträffande inskrivna förbehåll om skeppsnamn anges vem som har sökt införingen.

I skeppslistan anges också om dräktigheterna har beräknats enligt förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.

## 2 kap.

### Fartygsregistrets skeppsdel

### Fartygsregistrets *skeppsdel och internationella skeppsdel*

#### 1 §<sup>35</sup>

Införingar i fartygsregistrets skeppsdel redovisas särskilt för varje skepp eller förbehåll om skeppsnamn, som *införes* där. Varje namn på skepp som avses i 1 kap. 6 § första stycket 1 redovisas på motsvarande sätt.

Införingar i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel* redovisas särskilt för varje skepp eller förbehåll om skeppsnamn, som *införs* där. Varje namn på skepp som avses i 1 kap. 6 § första stycket 1 redovisas på motsvarande sätt.

#### 5 §<sup>36</sup>

I avdelningen för registreringsförhållanden *införes*

1. inskrivningsdag och dagboksnummer för anmälan för registrering eller avregistrering,

2. beslut som innefattar bifall till anmälan för registrering eller avregistrering, om beslutsdagen är en annan än den då anmälingen upptagits,

3. beslut som ej innefattar bifall till anmälan,

4. avregistreringsgrund, som inträtt men ej genast kan föranleda avregistrering, samt beslut om avregistrering i anslutning till framtida registrering utomlands,

I avdelningen för registreringsförhållanden *införs*

1. inskrivningsdag och dagboksnummer för anmälan för registrering eller avregistrering,

2. beslut som innefattar bifall till anmälan för registrering eller avregistrering, om beslutsdagen är en annan än den då anmälingen upptagits,

3. beslut som ej innefattar bifall till anmälan,

4. avregistreringsgrund, som inträtt men ej genast kan föranleda avregistrering, samt beslut om avregistrering i anslutning till framtida registrering utomlands,

<sup>35</sup> Senaste lydelse 2001:807.

<sup>36</sup> Senaste lydelse 2001:807.

5. uppgift om besvär över beslut angående registrering eller avregistrering samt om lagakraftvunnet beslut i anledning av besvären.

Har skeppet överförs från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel, *skall* det anmärkas i denna avdelning.

5. uppgift om besvär över beslut angående registrering eller avregistrering samt om lagakraftvunnet beslut i anledning av besvären.

Har skeppet överförs från fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel eller* skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel, *ska* det anmärkas i denna avdelning.

### 13 §<sup>37</sup>

Den som anmäler skepp för registrering *skall* inge fångeshandling eller, om sådan ej upprättats, annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt bevis om ägarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, och nationalitet. Har namn för skeppet förbehållits genom inskrivning *skall* det anges.

I fråga om skepp, som är eller närmast förut varit registrerat i främmande stat, *skall* dessutom förebringas utredning om att skeppet avregistrerats eller kommer att avregistreras ur det främmande registret.

Avser registreringsanmälan skepp, som *skall* föras över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel utan inskrivning av nytt förvärv, *skall* uppgift

Den som anmäler skepp för registrering *ska* inge fångeshandling eller, om sådan ej upprättats, annan tillförlitlig utredning om förvärvet samt bevis om ägarens person- eller organisationsnummer, där sådant finns, och nationalitet. Har namn för skeppet förbehållits genom inskrivning *ska* det anges.

I fråga om skepp, som är eller närmast förut varit registrerat i främmande stat, *ska* dessutom förebringas utredning om att skeppet avregistrerats eller kommer att avregistreras ur det främmande registret.

Avser registreringsanmälan skepp, som *ska* föras över från fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel eller* skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella*

<sup>37</sup> Senaste lydelse 2001:807.

lämnas om skeppets beteckning i fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel, det namn ägaren bestämt för skeppet, hemort, om sådan bestämts av ägaren, samt fiskeskepps hemmahamn.

skeppsdel utan inskrivning av nytt förvärv, *ska* uppgift lämnas om skeppets beteckning i fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel eller* skeppsbyggnadsdel, det namn ägaren bestämt för skeppet, hemort, om sådan bestämts av ägaren, samt fiskeskepps hemmahamn.

Om fartygsbevis och expedition därav till registermyndigheten är föreskrivet i förordningen (1994:1162) om skeppsmätning.

## 5 kap.

### 14 §<sup>38</sup>

Införing i fartygsregistrets skeppsdel, fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel eller fartygsregistrets båtadel sker över terminal och anses verkställd när handläggarens instruktion att databehandlingen *skall* slutföras lämnats över terminalen. Registerutdrag som visar införingen *bestyrkes* av handläggaren och fogas till akten.

Uppstår avbrott i informationssystemets drift eller *föreligger eljest* särskilda skäl, får införing i stället göras på tillfälligt upprättat registerupplägg. Sådan införing anses gjort då den bestyrkts av handläggaren. Den *skall* föras över till informationssystemet snarast möjligt efter driftsavbrottet.

Införing i fartygsregistrets skeppsdel, *fartygsregistrets internationella skeppsdel, fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel eller* fartygsregistrets båtadel sker över terminal och anses verkställd när handläggarens instruktion att databehandlingen *ska* slutföras lämnats över terminalen. Registerutdrag som visar införingen *bestyrkes* av handläggaren och fogas till akten.

Uppstår avbrott i informationssystemets drift eller *finns det andra* särskilda skäl, får införing i stället göras på tillfälligt upprättat registerupplägg. Sådan införing anses gjort då den bestyrkts av handläggaren. Den *ska* föras över till informationssystemet snarast möjligt efter driftsavbrottet.

<sup>38</sup> Senaste lydelse 2001:807.

## 24 §

Sedan skepp eller skeppsbygge avregistrerats, *skall* pantbrev på grund av inteckning i egendomen fördes med anmärkning härom och återställas till sökanden *med erinran om ägarens rätt enligt 12 § första stycket stämpelskattelagen (1964:308)*. Vad som nu sagts gäller dock *icke* när skeppsbygge avregistrerats för att överföras till skeppsregistret.

Sedan skepp eller skeppsbygge avregistrerats, *ska* pantbrev på grund av inteckning i egendomen fördes med anmärkning härom och återställas till sökanden. Vad som nu sagts gäller dock *inte* när *skepp eller skeppsbygge* avregistrerats för att överföras till skeppsregistret *eller till internationella skeppsregistret*.

26 §<sup>39</sup>

Uppgifter ur fartygsregistret lämnas i form av registerutdrag. Registerutdrag *skall* innehålla de uppgifter om skepp, skeppsbygge eller båt som enligt lag eller annan författning har förts in i registret.

Registerutdrag *ska* innehålla de uppgifter om skepp, skeppsbygge eller båt som enligt lag eller annan författning har förts in i registret.

Detsamma gäller förbehåll om skeppsnamn eller namn som avses i 1 kap. 6 § första stycket 1.

Även rubrikerna till sådana avdelningar i fartygsregistrets *skepps-* eller skeppsbyggnadsdel som inte innehåller någon uppgift *skall* tas upp i registerutdraget.

Även rubrikerna till sådana avdelningar i fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel* eller skeppsbyggnadsdel som inte innehåller någon uppgift *ska* tas upp i registerutdraget.

27 §<sup>40</sup>

Av utdrag ur fartygsregistrets *skeppsdel* och fartygsregistrets *skeppsbyggnadsdel* *skall* framgå till vilken inskrivningsdag utdraget hänför sig. Av utdrag ur fartygsregistrets båt*del* *skall* framgå till vilken kalenderdag utdraget hänför sig.

Av utdrag ur fartygsregistrets *skeppsdel, fartygsregistrets internationella skeppsdel* och fartygsregistrets *skeppsbyggnadsdel* *ska* framgå till vilken inskrivningsdag utdraget hänför sig. Av utdrag ur fartygsregistrets båt*del* *ska*

<sup>39</sup> Senaste lydelse 2001:807.

<sup>40</sup> Senaste lydelse 2001:807.

Registerutdrag undertecknas av den som svarar för dess riktighet.

framgå till vilken kalenderdag utdraget hänför sig. Registerutdrag undertecknas av den som svarar för dess riktighet.

31 §<sup>41</sup>

När inteckning i skeppsbygge föres över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel, skall registermyndigheten underrätta den som är antecknad som innehavare av pantbrev på grund av inteckningen. Underrättelsen skall innehålla erinran om att pantbrevet gäller med oförändrad rätt i det registrerade skeppet och att pantbrevet ej skall bytas ut med anledning av överföringen.

När inteckning i *skepp eller skeppsbygge förs* över från fartygsregistrets *skeppsdel, internationella skeppsdel eller skeppsbyggnadsdel* till fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel*, ska registermyndigheten underrätta den som är antecknad som innehavare av pantbrev på grund av inteckningen. Underrättelsen ska innehålla erinran om att pantbrevet gäller med oförändrad rätt i det registrerade skeppet och att pantbrevet ej ska bytas ut med anledning av överföringen *från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets skeppsdel, men att pantbrevet ska bytas ut vid övriga överföringar.*

32 §<sup>42</sup>

Underrättas registermyndigheten om att skepp, som är infört i fartygsregistrets skeppsdel, utomlands belagts med kvarstad eller utmätts eller skall säljas exekutivt eller sådan åtgärd mot skepp hävts eller återgått, skall myndigheten genast sända meddelande till ägaren och var och en som

Underrättas registermyndigheten om att skepp, som är infört i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella skeppsdel*, utomlands belagts med kvarstad eller utmätts eller *ska* säljas exekutivt eller sådan åtgärd mot skepp hävts eller återgått, *ska* myndigheten genast sända meddelande till

<sup>41</sup> Senaste lydelse 2001:807.

<sup>42</sup> Senaste lydelse 2001:807.



enligt anteckning i registret är innehavare av pantbrev på grund av inteckning i skeppet. Är skeppet redan utmätt i Sverige, *skall* sådant meddelande också lämnas till den som enligt en registeranteckning eller annan tillgänglig uppgift är utmätningssökande här.

Avser underrättelsen beslutad utmätning eller beslutad exekutiv försäljning, *skall* registermyndigheten till den utländska myndigheten som handlägger exekutionsärendet snarast sända registerutdrag om skeppet. Vid registerutdraget fogas upplysning om svensk rätt rörande upplåtelse av panträtt i skepp eller skeppsbygge. Är skeppet utmätt också i Sverige *skall* upplysning lämnas om utmätningen och utmätningssökanden samt om att den rätt som vunnits genom utmätningen enligt 4 kap. 30 § andra stycket utsökningsbalken gäller som panträtt.

Första och andra styckena tillämpas även i fråga om skeppsbygge som sjösatts.

ägaren och var och en som enligt anteckning i registret är innehavare av pantbrev på grund av inteckning i skeppet. Är skeppet redan utmätt i Sverige, *ska* sådant meddelande också lämnas till den som enligt en registeranteckning eller annan tillgänglig uppgift är utmätningssökande här.

Avser underrättelsen beslutad utmätning eller beslutad exekutiv försäljning, *ska* registermyndigheten till den utländska myndigheten som handlägger exekutionsärendet snarast sända registerutdrag om skeppet. Vid registerutdraget fogas upplysning om svensk rätt rörande upplåtelse av panträtt i skepp eller skeppsbygge. Är skeppet utmätt också i Sverige *ska* upplysning lämnas om utmätningen och utmätningssökanden samt om att den rätt som vunnits genom utmätningen enligt 4 kap. 30 § andra stycket utsökningsbalken gäller som panträtt.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

**Förslag till  
förordning om ändring i förordningen (1975:929)  
med vissa bestämmelser om fartygs identifiering**

Härigenom föreskrivs att 2 kap. 2 § förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

**2 kap.**

**2 §<sup>43</sup>**

Igenkänningsignal väljs ur de för identifiering av svenska fartyg internationellt reserverade serierna SAA-SMZ, 7SA-7SZ och 8SA-8SZ. Transportstyrelsen *skall* för detta ändamål samråda med Post- och telestyrelsen.

För skepp *skall* igenkänningssignalen bestå av en fyrställig bokstavsgrupp. För båt *skall den* bestå av en treställig bokstavsgrupp eller siffer- och bokstavsgrupp, åtföljd av fyra siffror av vilka den första *skall* vara 2 eller högre.

Igenkänningsignal väljs ur de för identifiering av svenska fartyg internationellt reserverade serierna SAA-SMZ, 7SA-7SZ och 8SA-8SZ. Transportstyrelsen *ska* för detta ändamål samråda med Post- och telestyrelsen.

För skepp *ska* igenkänningssignalen bestå av en fyrställig bokstavsgrupp. *Skepp registrerade i fartygsregistrets skeppsdel tilldelas de för denna del av registret specifika signalbokstäver och skepp registrerade i fartygsregistrets internationella skeppsdel tilldelas de för denna del av registret specifika signalbokstäver.* För båt *ska* igenkänningssignalen bestå av en treställig bokstavsgrupp eller siffer- och bokstavsgrupp, åtföljd av fyra siffror av vilka den första *ska* vara 2 eller högre.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

---

<sup>43</sup> Senaste lydelse 2008:1224.

**Förslag till  
förordning om ändring i konkursförordningen (1987:916)**

Härigenom föreskrivs att 14 och 35 §§ konkursförordningen (1987:916) ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

14 §<sup>44</sup>

Att uppgift om konkursen ska föras in i den förteckning över konkurser som förs av inskrivningsmyndigheten för företagsinteckning framgår av förordningen (2003:552) om företagshypotek.

När inskrivningsmyndigheten har underrättats enligt 12 § första stycket 8, ska myndigheten göra en anteckning om konkursen i fastighetsregistrets inskrivningsdel. Har en myndighet underrättats enligt 12 § första stycket 10, ska anteckning om konkursen göras i inskrivningsregistret. Anteckningen ska göras på den första inskrivningsdagen efter det att underrättelsen kom in till myndigheten.

Att anteckning om konkursen i vissa fall ska göras även i fartygsregistrets skeppsdel och fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel framgår av sjölagen (1994:1009).

Att anteckning om konkursen i vissa fall ska göras även i fartygsregistrets *skeppsdel*, *fartygsregistrets internationella skeppsdel* och fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel framgår av sjölagen (1994:1009).

35 §<sup>45</sup>

*Nuvarande lydelse*

Om en konkurs i något annat fall än som avses i 2 kap. 25 § konkurslagen (1987:672) har upphört utan att försäljning har ägt rum av följande egendom, *skall* detta antecknas i angivna register.

*Egendom*

*Register*

1. Fast egendom

Fastighetsregistrets  
inskrivningsdel

2. Här i Sverige registrerat

Fartygsregistrets skeppsdel

<sup>44</sup> Senaste lydelse 2008:999.

<sup>45</sup> Senaste lydelse 2005:146.

skepp eller andel i sådant skepp

3. Här i Sverige registrerat Inskrivningsregistret för  
luftfartyg eller andel i eller luftfartyg  
intecknade reservdelar till  
sådan luftfartyg

Förvaltaren *skall* anmäla förhållandet till de myndigheter som har underrättats om konkursen.

*Föreslagen lydelse*

Om en konkurs i något annat fall än som avses i 2 kap. 25 § konkurslagen (1987:672) har upphört utan att försäljning har ägt rum av följande egendom, *ska* detta antecknas i angivna register.

*Egendom*

1. Fast egendom

2. Här i Sverige registrerat  
skepp eller andel i sådant skepp

3. Här i Sverige registrerat  
luftfartyg eller andel i eller  
intecknade reservdelar till  
sådan luftfartyg

Förvaltaren *ska* anmäla förhållandet till de myndigheter som har underrättats om konkursen.

*Register*

Fastighetsregistrets  
inskrivningsdel

Fartygsregistrets *skeppsdel*  
*eller internationella skeppsdel*

Inskrivningsregistret för  
luftfartyg

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

**Förslag till  
förordning om ändring i förordningen (1994:1162) om  
skeppsmätning**

Härigenom föreskrivs att 15 § förordningen (1994:1162) om skeppsmätning ska ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Efter slutförd mätning utfärdar Transportstyrelsen mätbrev för fartyget. Om registrering i fartygsregistrets skeppsdel krävs för att säkerställa korrekta uppgifter om namn, hemort och registerbeteckning i mätbrevet, får brevet inte utfärdas förrän skeppet har registrerats.

Är fartyget utländskt och mätt i enlighet med 4 § andra stycket utfärdar Transportstyrelsen ett intyg om bruttodräktighet.

*Föreslagen lydelse*

15 §<sup>46</sup>

Efter slutförd mätning utfärdar Transportstyrelsen mätbrev för fartyget. Om registrering i fartygsregistrets *skeppsdel eller internationella* skeppsdel krävs för att säkerställa korrekta uppgifter om namn, hemort och registerbeteckning i mätbrevet, får brevet inte utfärdas förrän skeppet har registrerats.

---

Denna förordning träder i kraft den 1 mars 2012.

---

<sup>46</sup> Senaste lydelse 2008:1162.

## Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet

#### Kollektivavtal

##### *31 b §*

Ett kollektivavtal gäller bara på skepp i fartygsregistrets internationella skeppsdel om det särskilt anges i kollektivavtalet. Det innebär att nu gällande kollektivavtal inte omfattar skepp som registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel. För en reglering av löne- och anställningsvillkor på dessa skepp måste nya kollektivavtal ingås som uttryckligen anger att de omfattar anställningar på skepp registrerade i fartygsregistrets internationella skeppsdel.

De kollektivavtal som omfattar skepp i fartygsregistrets internationella skeppsdel och som träffats av en svensk arbetstagarorganisation kan vidare bara reglera förhållanden för de som har sin hemvist i Sverige eller som enligt EU-rätten eller andra internationella regleringar som Sverige är bundet av ska jämföras med personer som har sin hemvist i Sverige. I den mån ett sådant kollektivavtal reglerar förhållanden för andra än dessa är det ogiltigt. Begränsningen syftar till att underlätta för rederier att på svenskflaggade fartyg anställa arbetskraft från lågkostnadsländer. Kollektivavtal kan däremot ingås mellan rederiet och en utländsk arbetstagarorganisation för de personer som inte har hemvist i Sverige eller ska jämföras med sådana och som arbetar på svenskflaggade fartyg.

Bedömningen av om en person ska anses ha sin hemvist i Sverige bör ske utifrån folkbokföringslagens (1991:481) bestämmelser och den praxis som finns inom EU eller den internationella regleringen.

**Förslaget till lag om ändring i utsökningsbalken (1981:774)****1 kap. Inledande bestämmelser****Tillämpning av bestämmelser som rör fartyg, luftfartyg eller fast egendom****8 §**

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

**9 §**

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

**10 kap. Försäljning av registrerat skepp****Inledande bestämmelser****1 §**

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## Förslaget till lag om ändring i lagen (1982:80) om anställningsskydd

### Uppsägning från arbetsgivarens sida

#### 7 a §

För att ett rederi som har registrerat ett skepp i fartygsregistrets internationella skeppsdel omgående ska kunna utöka andelen sjömän från lågkostnadsländer bör möjligheten att säga upp personal utvidgas. Uppsägning från arbetsgivarens sida, i samband med en registrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel, kräver därför inte sådan saklig grund som anges i 7 § lagen om anställningsskydd. Grunden för uppsägningen är att skeppet förs in i fartygsregistrets internationella skeppsdel.



**Förslaget till lag om ändring i lagen (1984:404) om  
stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter**

**Inteckning**

**Skatteplikt**

**21 §**

Paragrafens andra stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdela.

**Fastställande av skatt**

**25 §**

Paragrafens andra stycke b har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdela.

**33 §**

Paragrafens andra stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdela.

**Förslaget till lag om ändring i lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn**

**Om författningen**

6 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdela.

**Förslaget till lag om ändring i konkurslagen (1987:672)**

**8 kap. Försäljning av egendom**

**Försäljning av lös egendom**

**8 §**

Paragrafens första och fjärde stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## Förslaget till lag om ändring i sjölagen (1994:1009)

### 1 kap. Om fartyg

#### Nationalitet

##### 1 a §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

#### Fartygsregistret

##### 2 §

Andra stycket innebär att fartygsregistret består av fyra delar; en skeppsdel för skepp registrerade enligt 2 kap. 1 §, en internationell skeppsdel för skepp registrerade enligt 2 kap. 1 a §, en båtdel och en skeppsbyggnadsdel.

#### Identifiering

##### 6 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

##### 8 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### 2 kap. Om skeppsregistrering och inskrivning

#### Registrering

##### 1 §

Om ett skepp ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket sjölagen finns en skyldighet att registrera skeppet i

fartygsregistrets skeppsdel enligt första stycket. Enligt tredje stycket gäller inte denna skyldighet om en ansökan om registrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel gjorts.

Paragrafens sjätte stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

#### *1 a §*

Ett skepp som ska anses som svenskt enligt 2 kap. 1 § sjölagen kan, om ägaren begär det, föras in i fartygsregistrets internationella skeppsdel. Detta gäller under förutsättning att skeppet har en bruttodräktighet om minst 500 och i huvudsak går i fjärrfart.

Begränsningen till andra fartområden än fjärrfart hindrar inte att ett skepp för att nå sin slutdestination kan behöva färdas längs den svenska kusten eller i kanaler om de kommer från utlandet. Huvudsaken är att det inte är fråga om färd inom landet, till exempel mellan två svenska hamnar.

Vissa skepp går inte att registrera i fartygsregistrets internationella skeppsdel. Det är skepp som ägs av staten samt fiskefartyg och fritidsfartyg. Med fiskefartyg avses ett fartyg som används för yrkesmässigt fiske och med fritidsfartyg avses ett fartyg som inte används för kommersiellt bruk.

Ett skepp som är infört i fartygsregistrets internationella skeppsdel ska anses som svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg, vilket följer av 1 kap. 1–1 b §§. Det innebär att dessa skepp lyder under svensk rätt.

Registrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel kan ske antingen som överföring från fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel med samtliga rättigheter och skyldigheter (se förslaget till 3 kap. 35 § sjölagen), som överföring från ett utländskt register eller som en nyregistrering av ett färdigbyggt skepp. Vid överföring från ett utländskt register följer inte de rättigheter och skyldigheter som finns i skeppet med. Önskar ägaren överföra skeppet från fartygsregistrets skepps- eller skeppsbyggnadsdel till den internationella skeppsdelen anges i förslaget till 5 kap. 31 § fartygsregisterförordningen (1975:927) att underrättelse om det ska lämnas till den som är antecknad som innehavare av pantbrev på grund av in-teckningen.

Ett skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till den internationella skeppsdelen ska avregistreras från skeppsdelen och

omvänt, se förslaget till 2 kap. 6 § sjölagen. Det innebär att ett skepp inte samtidigt kan vara registrerat i fartygsregistrets skeppsdel och internationella skeppsdel.

Om ett skepp registrerat i fartygsregistrets internationella skeppsdel inte längre uppfyller de förutsättningar som anges i bestämmelsen eller om ägaren begär det ska skeppet avregistreras enligt förslaget till 2 kap. 6 § sjölagen.

#### 1 b §

För att undvika dubbelregistrering får ett skepp inte samtidigt vara registrerat i fartygsregistret och ett utländskt register eller i flera olika delar av det svenska fartygsregistret. Om ett skepp är registrerat i ett utländskt register kan det därför inte registreras i fartygsregistret, se 2 kap. 25 § sjölagen. Om ett skepp registreras i fartygsregistret och sedan registreras i ett utländskt register ska registermyndigheten avregistrera skeppet ur fartygsregistret enligt förslaget till 2 kap. 6 § sjölagen.

### Inskrivning

#### 3 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta inskrivning som sker utifrån en registrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt skeppsbyggen som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

#### 5 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## Avregistrering

### 6 §

I första stycket anges att ett skepp ska avregistreras om det är registrerat i den internationella skeppsdelen dels om förutsättningarna som anges i 2 kap. 1 a § sjölagen inte längre är uppfyllda, dels om ägaren begär avregistrering. Om ett sådant skepp avregistreras ska skeppet enligt tredje stycket i stället överföras till fartygsregistrets skeppsdel om skeppet ska anses som svenskt enligt 1 kap. 1 § eller 1 b § första stycket sjölagen och övriga förutsättningar för avregistrering inte föreligger. En återregistrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel kan inte ske förrän sex månader gått från dagen för avregistreringen om skeppet avregistrerades för att det inte i huvudsak har använts i fjärrfart, se förslaget till 2 kap. 6 a § sjölagen.

För att undvika dubbelregistrering kan ett skepp som är registrerat i det svenska fartygsregistret inte samtidigt vara registrerat i ett utländskt register. Om ett skepp registreras i fartygsregistret och sedan registreras i ett utländskt register ska registermyndigheten därför avregistrera skeppet från fartygsregistret enligt andra stycket. En sådan avregistrering kan dock inte göras förrän tre månader efter att skeppets ägare beretts tillfälle att visa att skeppet inte är infört i ett utländskt register. Är skeppet registrerat i ett utländskt register samtidigt som ansökan om registrering i fartygsregistret görs ska registrering vägras enligt 2 kap. 25 § sjölagen.

Avregistrering ska även ske när ett skepp förs över från fartygsregistrets skeppsdel till den internationella skeppsdelen och omvänt för att undvika dubbelregistrering. I ett sådant fall avregistreras skeppet i den del där registreringen först gjordes. Avregistrering ska också ske när ett skeppsbygge som skepp förs över till fartygsregistrets skeppsdel eller internationella skeppsdel. Eftersom det följer av andra stycket har motsvarande bestämmelse i fjärde stycket tagits bort.

### 6 a §

Ett skepp som i huvudsak inte har använts i fjärrfart ska avregistreras (förslaget till 2 kap. 1 a § och 6 § sjölagen). För att en sådan avregistrering ska få avhållande effekt kommer en

återregistrering i sjöfartsregistrets internationella skeppsdel inte kunna ske förrän sex månader gått från dagen för avregistreringen.

Om ett skepp, som ska anses som svenskt, avregistreras ur fartygsregistrets internationella skeppsdel ska registermyndigheten automatiskt föra över det till fartygsregistrets skeppsdel under förutsättning att någon annan grund för avregistrering inte finns. När sex månader har passerat från dagen för avregistreringen kan ansökan om registrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel lämnas in.

#### 7 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt skeppsbyggen som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### Verkan av registrering och inskrivning

#### 13 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### Registrerings- och inskrivningsförfarandet

#### 15 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

#### 23 §

Paragrafens första stycke 2. har utvidgats till att även omfatta registrering i fartygsregistrets internationella skeppsdel.



## 24 §

Paragrafens tredje stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## 25 §

Paragrafens första stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Ett förbud mot dubbelregistrering finns i förslaget till 2 kap. 1 b § sjölagen.

## 28 §

Paragrafen har i första och andra stycket utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

Även tredje stycket har utvidgats till att omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt skeppsbyggen som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## 29 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### 3 kap. Om skeppshypotek och sjöpanträtt

#### SKEPPSHYPOTEK

##### Innebörden av panträtt

## 6 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt byggen som skepp som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## Företräde mellan inteckningar

### 14 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Dessutom omfattar den skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt.

## Inteckningsförfarandet

### 24 §

Paragrafens första stycke 3. har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### 28 a §

Eftersom fartygsregistrets olika skeppsdelar har för respektive del unika signalbokstäverna behöver pantbrevet bytas ut när ett skepp eller skeppsbygge registreras i fartygsregistrets internationella skeppsdel. Detsamma gäller när ett skepp förs över från fartygsregistrets internationella skeppsdel till fartygsregistrets skeppsdel.

### 33 §

Paragrafens första stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### 34 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### 35 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som

förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt byggen som skepp som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

#### **4 kap. Om kvarstad på fartyg i internationella rättsförhållanden**

*1 § /Upphör att gälla den dag regeringen bestämmer/*

Paragrafens andra stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

*1 § /Träder i kraft den dag som regeringen bestämmer/*

Paragrafens andra stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

#### **22 kap. Särskilda bestämmelser**

##### **Statsansvar för vissa rättsförluster m.m.**

*4 §*

Paragrafens andra stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

##### **Underrättelser till och biträde åt registermyndigheten**

*9 §*

Paragrafens första stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## **Förslaget till förordning om ändring i fartygsregisterförordningen (1975:927)**

### **1 kap. inledande bestämmelser**

#### **Skeppslista**

##### *8 §*

Paragrafens första stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### **2 kap. Fartygsregistrets skeppsdel och internationella skeppsdel**

#### **Innehåll**

##### *1 §*

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

##### *5 §*

Paragrafens sista stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt skeppsbyggen som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### **Anmälnings- och ansökningsförfarandet**

##### *13 §*

Paragrafens tredje stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt skeppsbyggen som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## 5 kap. Gemensamma bestämmelser

### Införing i registren

#### 14 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### Bevis om beslut

#### 24 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt skeppsbyggen som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

Av 12 § stämpelskattelagen (1964:308) framgår att om gamla inteckningar har upphört att gälla och nya inteckningar beviljas i egendomen ska skatten avseende de senare inteckningarna sättas ned med belopp motsvarande skatten för de tidigare inteckningarna. De nya inteckningarna måste beviljas inom ett år från det att de gamla upphörde att gälla. Stämpelskattelagen upphörde att gälla i samband med att lagen (1984:404) om stämpelskatt vid inskrivningsmyndigheter trädde i kraft den 1 juli 1984. Enligt övergångsbestämmelserna ska 12 § i gamla lagen fortfarande tillämpas i fråga om inteckningar som har dödat eller av annan anledning har upphört att gälla före ikraftträdandet. Innebörden av övergångsregeln är att en skattskyldig kan få nedsättning av skatten med tillämpning av 12 § stämpelskattelagen om inteckningen har upphört att gälla före ikraftträdandet. Detta kräver dock att nyteckning eller vilandeförklaring av ansökan om nyteckning sker inom ett år från det att den gamla inteckningen upphör. Med hänsyn till det borde övergångsbestämmelsen inte ha någon praktisk betydelse i dag. En hänvisning till 12 § stämpelskattelagen i bestämmelsen får därför anses obehövlig.

## Upplysning om registrets innehåll

### 26 §

Paragrafens sista stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

### 27 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## Underrättelser

### 31 §

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel. Därmed omfattar den även skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel och omvänt samt skeppsbyggen som förs över till fartygsregistrets internationella skeppsdel.

Pantbrev kommer fortsätta att gälla med oförändrad rätt i skeppet när det förs över från en del i fartygsregistret till en annan. De pantbrev som är uttagna i skepp kommer däremot att behöva bytas ut, eftersom dessa skepp i fartygsregistrets internationella skeppsdel får andra signalbokstäver. Detsamma gäller för färdiga skepp som förs över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till fartygsregistrets internationella skeppsdel. Signalbokstäver byts även ut när ett skepp förs över från fartygsregistrets internationella skeppsdel till fartygsregistrets skeppsdel. Förs ett skepp över från fartygsregistrets skeppsbyggnadsdel till dess skeppsdel ska pantbrevet inte bytas ut, eftersom signalbokstäverna i det fallet är identiska.

### 32 §

Paragrafens första stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

## **Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1975:929) med vissa bestämmelser om fartygs identifiering**

### **2 kap. Fartygs igenkänningssignal**

#### **2 §**

Skepp har en igenkänningssignal som består av en grupp med fyra bokstäver. För att kunna skilja på skepp som är registrerade i fartygsregistrets skeppsdel från de som är registrerade i fartygsregistrets internationella skeppsdel ska de båda delarna ha var sin unik serie.

**Förslaget till förordning om ändring i konkursförordningen  
(1987:916)**

**Underrättelser om konkurs m.m.**

*14 §*

Paragrafens tredje stycke har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.

**Anmälan till myndighet beträffande viss egendom som inte har sålts**

*35 §*

Paragrafens tabell har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdel.



**Förslaget till förordning om ändring i förordningen (1994:1162)  
om skeppsmätning**

**Utfärdande av mätbrev**

*15 §*

Paragrafen har utvidgats till att även omfatta fartygsregistrets internationella skeppsdela.

# Samhällsekonomisk analys av svenskt sjöfartsstöd

**Peter Andersson**

**Sandra Forsblad**

*juni 2010*

## Förord

Föreliggande rapport utgör en delstudie inom Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar (N 2010:01). Den har utarbetats under april–juni 2010 av universitetslektor, FD, Peter Andersson och Ek. Mag. Sandra Forsblad.

Vi vill tacka deltagarna vid seminarier på VTI Stockholm och avdelningen för Nationalekonomi vid Linköpings universitet, särskilt Thomas Sonesson och Pernilla Ivehammar för kommentarer på en preliminär rapport. Vidare tackar vi de personer som försett oss med information på Redareföreningen, Rederinämnden, Sjöfartsregistret och berörda arbetstagarorganisationer. Slutligen tackar vi representanterna för de rederier som vi träffat under arbetets gång.

## Sammanfattning

Sedan 1990-talet finns ett svenskt sjöfartsstöd för att göra det möjligt för de svenska rederierna att möta konkurrensen på den internationella sjöfartsmarknaden, där kostnadsnivån för ombordanställda är inemot hälften av den svenska. Även med stöd ligger de svenska kostnaderna mer än 40 % högre. Stödet består i den s.k. nettomodellen som innebär att rederierna inte behöver betala inkomstskatt och sociala avgifter för de ombordanställda. Den 1/1 2010 betalades stöd till 202 av de 236 svenskflaggade handelsfartygen. År 2009 uppgick det till 1,9 miljarder och omfattade 9 200 personer vilket betyder 210 000 kronor per anställd. Dessutom har arbetsmarknadens parter överenskommit om s.k. TAP-avtal, vilket möjliggör för ett begränsat antal filippiner att arbeta ombord till lägre kostnader.

Syftet med rapporten är att göra en samhällsekonomisk analys av sjöfartsstöd i Sverige i nuvarande och alternativa utformningar. I syftet ingår även att ur ett samhällsekonomiskt perspektiv diskutera motiv för och effekter av eventuella förändringar i stödet.

En samhällsekonomisk analys innebär att effekterna för alla i ett samhälle inkluderas i kalkylen. Svensk arbetskraft ombord i svenska fartyg medför en samhällsekonomisk förlust eftersom den skulle kunna åstadkommit ett större värde vid alternativ sysselsättning. Även utländsk arbetskraft i svenska fartyg medför en mindre förlust eftersom de belastar det svenska socialförsäkringssystemet utan att ge någon betalning för förmånerna.

Den totala samhällsekonomiska förlusten av stödåtgärderna i dag är 1,4 miljarder kronor. Flottan på 236 fartyg har totalt omkring 10 000 anställda varav drygt hälften i färjor och resten i lastfartyg. Knappt 80 % är svenskar och resten utlänningar varav 7 % på TAP-avtal. Varje satsad krona från staten i stöd ger en samhällsekonomisk förlust på 78 öre. Om TAP-avtalen inte skulle finnas skulle flottan minska till 142 fartyg, den samhällsekonomiska förlusten med en tredjedel och antalet anställda svenskar med 23 %.

Vi har också beräknat effekterna av införandet av ett svenskt internationellt register (SIS) där utländska medborgare kan anställas på lokala villkor. I ett lågalternativ skulle antalet fartyg vara oförändrat men den samhällsekonomiska förlusten minska med en fjärdedel. Antal svenskar skulle minska med 40 % medan utlänningarna skulle öka med nästan 90 %.

Om fler fartyg skulle flaggas in i det svenska internationella registret ökar den samhällsekonomiska förlusten med ungefär 5 % för varje 10 % fler fartyg. Om alla de utlandsregistrerade fartyg som i dag kontrolleras av svenska rederier skulle flaggas in skulle antalet fartyg uppgå till 594 och den samhällsekonomiska förlusten mer än fördubblas.

Den svenska sjöfartsnärings konkurrenskraft är sålunda så svag att den är helt beroende av stöd, vilket tar resurser från andra delar i ekonomin där de gör bättre nytta. För att inte medföra samhällsekonomiska förluster skulle antingen lönerna för svenskar behöva sänkas med en tredjedel eller nettomodellen helt avskaffas och enbart utlänningar arbeta ombord i de svenska fartygen. De samhällsekonomiska förlusterna skulle kunna motverkas av positiva effekter på andra delar i ekonomin. Vi har inte kunnat beräkna storleken på några sådana eventuella effekter men bedömer dem inte tillräckliga för att uppväga förlusterna.

## Innehållsförteckning

<b>Förord</b> .....	<b>222</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>223</b>
<b>1 Inledning</b> .....	<b>227</b>
1.1 Bakgrund .....	227
1.2 Syfte .....	229
1.3 Varför görs en samhällsekonomisk analys? .....	229
1.4 Uppläggnig.....	230
<b>2 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart</b> .....	<b>232</b>
2.1 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med komparativa fördelar.....	233
2.2 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med komparativa nackdelar .....	237
2.3 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med statligt stöd i andra länder.....	239
2.4 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med viss marknadsmakt .....	244
2.5 Slutsats .....	247
<b>3 Samhällsekonomisk metod för analys av sjöfartsstöd ....</b>	<b>249</b>
3.1 Vad innebär en analys av samhällsekonomisk lönsamhet?.....	249
3.2 Tidigare studier .....	255
3.3 Vår metod.....	259
<b>4 Andra samhällsekonomiska motiv för sjöfartsstöd .....</b>	<b>265</b>
4.1 Mål och motiveringar till sjöfartsstöd .....	266

4.2	Samhällsekonomiska aspekter på angivna skäl till sjöfartsstöd .....	267
4.3	Slutsats .....	271
<b>5</b>	<b>Det nuvarande sjöfartsstödet: fartyg, personer och kostnader.....</b>	<b>272</b>
5.1	Antal fartyg i dagens situation.....	272
5.2	Antal personer i dagens situation.....	276
5.3	Personalkostnader .....	279
<b>6</b>	<b>Alternativa utformningar av sjöfartsstöd .....</b>	<b>282</b>
6.1	Enbart nettomodell .....	282
6.2	Inget sjöfartsstöd .....	283
6.3	Svenskt internationellt register.....	285
<b>7</b>	<b>Resultaten av den samhällsekonomiska analysen .....</b>	<b>293</b>
7.1	Dagens situation.....	293
7.2	Enbart nettomodell .....	294
7.3	Svenskt internationellt register.....	295
7.4	Känslighetsanalys .....	296
<b>8</b>	<b>Slutsatser .....</b>	<b>298</b>
8.1	Samhällsekonomiska effekter av de olika stödmodellerna .....	298
8.2	Statsfinansiella och omställningseffekter.....	300
8.3	Vinnare och förlorare av borttaget stöd.....	301
8.4	Kan svensk sjöfart bedrivas utan samhällsekonomiska förluster?.....	302
8.5	Andra samhällsekonomiska motiv för sjöfartsstöd?.....	303
	<b>Litteraturförteckning .....</b>	<b>305</b>
	<b>Appendix: Känslighetsanalys .....</b>	<b>307</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Sverige var under många år en framgångsrik sjöfartsnation, både vad gällde produktion av fartyg och produktion av sjötransporttjänster. Svenskbyggda fartyg liksom fartyg med svensk flagg trafikerade världens hav och utförde transporttjänster åt såväl svenska som utländska transportköpare.

De svenska varven kom emellertid att i huvudsak konkurreras ut under 1970-talet. Det är ett av de tydligaste exemplen på strukturuomvandling, där en tidigare konkurrenskraftig sektor övergår till att ha komparativa nackdelar. Även den svenska sjöfarten har under flera decennier haft problem med sin konkurrenskraft, även om den ännu i dag inom vissa segment är framgångsrik. Delvis är orsaken att andra länder kan producera tjänsterna till lägre kostnader, men till detta kommer att andra länder också har olika former av stödåtgärder riktade till sin egen handelsflotta, vilket ytterligare försvårar för svensk sjöfart att vara konkurrenskraftig. Sveriges tidigare komparativa fördelar har övergått i komparativa nackdelar.

Sedan mitten på 1990-talet finns politiskt bestämda mål för den svenska sjöfartssektorn varav de senaste är från 2001. För att uppfylla dessa mål finns en form av sjöfartsstöd kallad **nettomodellen**. Enligt denna krediteras de svenska rederierna sina utgifter för skatter och sociala avgifter för de ombordanställda. Det betyder att rederiernas kostnader för ombordanställda blir lika med nettolönen. Detta gäller personer på svenskregistrerade<sup>1</sup> last- och passagerarfartyg i internationell trafik. För att komma ifråga för stödet måste rederierna tillhandahålla praktikplatser för svenska sjömän under utbildning. Dessutom har arbetsmarknadens parter kommit överens om särskilda avtal för tillfälligt anställd personal, så kallade **TAP-avtal**. I korthet innebär detta att en viss andel av besättningen på lastfartyg i internationell fart kan bestå av utländska medborgare (i nuläget endast filippiner) som har samma löne- och andra anställningsvillkor som svenskarna men som endast får lön under den tid de arbetar ombord. Övriga är tillsvidareanställda men arbetar normalt ombord ungefär halva året.

---

<sup>1</sup> Alla länder har så kallade fartygsregister i vilka fartyg registreras. Detta avgör även vilken flagg fartyget har. Ett fartyg som är registrerat i det svenska fartygsregistret har svensk flagg. Svenskregistrerat och svenskflaggat är i princip samma sak och vi använder de båda begreppen synonymt i rapporten.



På så sätt kan bemanningskostnaderna för TAP-anställda ungefär halveras. Färjor omfattas dock inte av TAP-avtalet. När vi utreder frågan om sjöfartsstöd innefattas effekten av båda dessa stödformer.

När man diskuterar konkurrensförutsättningarna för den svenska sjöfarten kan man utgå från en jämförelse av de företags-ekonomiska kostnaderna. I tabell 1.1 visar vi kostnaderna för ombordanställda enligt några olika beräkningar. Vi har bearbetat de uppskattningar vi erhållit från Redareföreningen och några av de rederier vi träffat. Vår egen beräkning bygger på de kalkyler som redovisas längre fram i rapporten.

Med "världsmarknadspris" menar vi en situation där den arbetskraft som har lägst kostnad på världsmarknaden används fullt ut. Dagens situation refererar till det nuvarande sjöfartsstödet med nettomodell och TAP-avtal. Som jämförelse visas också vad kostnadsnivån skulle vara om enbart svenskar (eller andra EES-medborgare på svenska avtal) skulle vara anställda ombord.

**Tabell 1.1 Jämförelse av nivån på företagsekonomiska kostnader för bemanning av ett genomsnittligt lastfartyg**

	Världsmarknadspris	Dagens situation	Enbart svenskar (EES)	
			Bara nettomodell	Inget stöd
Redareföreningen	100 %	143 %	198 %	296 %
Vår beräkning	100 %	147 %	175 %	257 %
Rederi 1	100 %	144 %	198 %	-
Rederi 2	100 %	150 %	180 %	-

Bemanningskostnaden utgör bara en mindre del av totalkostnaden för sjötransporter. Kostnaden för fartygets framdrivning är den största posten och därtill kommer kapitalkostnader med mera. Bemanningskostnaderna svarar för 25–40 % enligt uppgifter från olika rederier.

Ändå framgår att trots stödet har Sverige problem i den globala konkurrensen. Bemanningskostnaderna med nettomodell och TAP-avtal ligger 40–50 % högre. Skulle enbart svensk arbetskraft användas ligger kostnaden ytterligare betydligt högre.

Genom statliga stödinsatser respektive överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter försöker man alltså bemöta de konkurrens fördelar som uppstått i andra länder. Trots dessa

åtgärder har den svenska sjöfartssektorn svag konkurrenskraft. Är det då befogat att sätta in ytterligare stödåtgärder? Hur ska man se på det faktum att andra länder genom separata register stärker konkurrenskraften för sin egen handelsflotta: är det en fördel eller nackdel för Sverige? Är det värt att spendera miljarder ur statskassan på en näring med konkurrensproblem eller kan skattemedlen användas på effektivare sätt inom andra delar av samhället?

## 1.2 Syfte

Syftet med rapporten är att göra en samhällsekonomisk analys av sjöfartsstöd i Sverige i nuvarande och alternativa utformningar. I syftet ingår även att ur ett samhällsekonomiskt perspektiv diskutera motiv för och effekter av eventuella förändringar i stödet.

## 1.3 Varför görs en samhällsekonomisk analys?

Poängen med att göra en samhällsekonomisk analys är att den beaktar allas i samhället intressen. Med samhället menas här inte enbart staten, utan alla hushåll, företag och den offentliga sektorn, alltså alla som på något sätt berörs av det som analyseras. Med intressen menas de fördelar (nyttor) och nackdelar (kostnader) som ett visst projekt eller en viss åtgärd leder till. Analysen är sålunda bland annat ett sätt att inte bara se till starka särintressen utan även beakta de svagare organiserade intressen som berörs.

Vilka kan då beröras i en samhällsekonomisk analys av sjöfartsstöd? Främst berörs naturligtvis **sjöfartssektorn**, som är kärnan i det som ibland kallas det maritima klustret. Det **maritima klustret** är en del av samhället där det också finnas andra intressenter, exempelvis varv, skeppsmäklare och hamnar. **Skattebetalarna** är genom de politiska processerna intresserade av att medlen används på effektivaste sätt och skatteuttag innebär också snedvridningar som minskar effektiviteten i samhället. De företag som bedriver **utrikeshandel** är beroende av säkra och effektiva transporter till omvärlden. Det kan finnas fler intressenter som berörs och i en samhällsekonomisk analys ska effekterna inom hela samhället inkluderas. Det är sålunda varken enbart en statsfinansiell kalkyl eller en analys som enbart ser till en viss

bransch, såsom sjöfartssektorn eller de utrikeshandelsberoende företagen. Samhällsekonomisk analys kommer att beskrivas utförligare i kapitel tre.

#### 1.4 Uppläggnig

För att kunna göra analysen meningsfull måste scenarier konstrueras för hypotetiska situationer som skiljer sig från dagens. I en samhällsekonomisk kalkyl jämförs nämligen det studerade alternativet med ett referensalternativ för att det ska kunna avgöras vilket alternativ som är mest lönsamt.

Vi kan tänka oss fyra olika **alternativ**:

1. dagens situation: nettomodellen och TAP-avtal
2. enbart nettomodellen
3. inget sjöfartsstöd
4. ett svenskt internationellt register (med bibehållen nettomodell).

Vid konstruktionen av de olika alternativen gör vi bedömningen att utan nettomodellen blir det faktum att man kan ha filippiner anställda på TAP-avtal verkningslöst. Vi tror att alla fartyg som i dag omfattas av nettomodellen skulle utregistreras i en situation med enbart TAP-avtal då detta inte är ett tillräckligt stöd för att behålla svensk flagg. En sådan situation kan därmed likställas med alternativet inget sjöfartsstöd.

Eftersom en del av rapportens syfte är att göra en analys av alternativa former av sjöfartsstöd, som kompletterar eller ersätter nettomodellen och TAP-avtal, är det fjärde alternativet att i likhet med exempelvis Norge och Danmark införa ett internationellt register. Avsikten med ett sådant är att utländsk arbetskraft skulle kunna anställas i större antal än i dag och på de lokala villkor som gäller i respektive hemland.

I rapporten kommer vi att genomföra följande tre **jämförelser**, där referensalternativet är alternativ tre (inget sjöfartsstöd) eftersom det utgör ett så kallat nollalternativ:

Jämförelse	Innebörd
1 och 3	Dagens situation jämförs med inget sjöfartsstöd
2 och 3	Enbart nettomodellen jämförs med inget sjöfartsstöd
4 och 3	Ett svenskt internationellt register jämförs med inget sjöfartsstöd

De båda senare jämförelserna är hypotetiska och vi kommer att göra antaganden om hur situationen skulle vara i dessa fall. Vi underbygger dem genom tolkning av gjorda utredningar och rapporter, diskussioner med företrädare för rederinäringen och andra intressenter samt egna bearbetningar av primärdata. I kapitel fem redogör vi närmare för våra källor.

Rapporten kommer att inledas med ett avsnitt om de samhällsekonomiska utgångspunkter som är relevanta för syftet. Vi kommer att resonera om vad ekonomisk teori kan säga oss om stöd och subventioner till en bransch. Vidare kommer vi att utveckla en beskrivning av samhällsekonomiska analyser, i huvudsak för att göra den läsare som inte är bekant med det synsättet och tillhörande metod insatt i den. Vi bedömer att det också finns skäl att resonera om statlig reglering för att korrigera för snedvridningar och tillgodose de sjöfartspolitiska målen. Därefter beskrivs i kapitel fem och sex de fyra olika valda alternativen i termer av antal fartyg och personer och de tre samhällsekonomiska analyserna som beskrivits ovan genomförs.

När vi behandlar antal personer har vi gjort en uppdelning mellan de tre kategorierna befäl, manskap och catering. Befäl är exempelvis kapten, styrmän och maskinchef. Befäl och manskap indelas i de som arbetar på däck och i maskin. Det vi kallar catering ingår i andra redovisningar i manskap, men vi behandlar det som en särskild kategori. Cateringpersonal på färjor benämns ofta också intendentur (serveringspersonal, städare etc.) och på andra fartyg ekonomipersonal (kocksteward, mässman).

I vårt uppdrag har enbart ingått att beakta de samhällsekonomiska konsekvenserna för arbetskraft. Vidare beräknar vi endast effekterna av de olika alternativen på lång sikt, dvs. efter en period av omställningar och justeringar i ekonomin angående exempelvis sysselsättning och utbud av sjötransport.

## 2 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart

För några decennier sedan var den svenska handelsflottan av större betydelse än i dag och utförde transporter inte bara för den svenska utrikeshandeln utan även åt andra länder. Sjöfartsnettot i bytesbalansen var viktigt och sjötransporttjänster utgjorde en viktig svensk exportprodukt. Sverige hade komparativa fördelar på området. År 2009 utgjorde valutainkomsten för svenska rederier 29 miljarder<sup>2</sup> i förhållande till en total export på 1 506 miljarder<sup>3</sup> vilket utgör 1,9 %. År 1970 utgjorde "sjöfartsnettot" 2 miljarder av en total export på 35 miljarder<sup>4</sup>, vilket innebär 5,7 % av exporten. 1976 bestod den svenska handelsflottan av 480 fartyg och ca 24 000 ombordanställda, vilket till 1989 hade minskat till 230 fartyg och 12 000 anställda.<sup>5</sup> I dag, 20 år senare, är antalet fartyg och anställda ungefär detsamma (se vidare kapitel 5). Man ska då komma ihåg att den totala sjöfarten under den tidsperioden ökat kraftigt och att Sverige dessutom infört sjöfartsstöd.

Vi menar att det som kallas sjöfartsstöd bör ses som ett **rederistöd**, dvs. ett branschstöd till en svensk näringsgren. Ett genuint sjöfartsstöd skulle vara ett stöd till all sjöfart i Sverige oavsett nationalitet på de fartyg som utför transporter. Det är således inte heller ett exportstöd, då det inte är fråga om att svenska varuexporterande företagen får något stöd för sina transporter. Som det kommer att visa sig i den fortsatta analysen kan stöden närmast ses som ett sysselsättningsstöd till i första hand däck- och maskinmanskaper inom den svenska sjöfartsnäringen.

I det här avsnittet analyseras som grund för den fortsatta analysen ur ett teoretiskt perspektiv de samhällsekonomiska aspekterna av svensk sjöfartssektor. Analysen görs i fyra steg: Först med komparativa fördelar, sedan med komparativa nackdelar, sedan läggs det faktum att andra länder ger stöd till sin sjöfartssektor. Slutligen ses marknaden ur ett perspektiv med begränsad konkurrens.

---

<sup>2</sup> Lighthouse/Redareföreningen (2010a) tabell 3. Begreppet sjöfartsnetto har på senare år ersatts av detta mått.

<sup>3</sup> SCB Nationalräkenskaperna.

<sup>4</sup> Statistisk Årsbok 1971.

<sup>5</sup> Ds 1992:21.

## 2.1 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med komparativa fördelar

Om sjötransporttjänster betraktas som en global marknad med många olika aktörer råder det stor konkurrens på marknaden och man kan då anse att det finns ett gällande världsmarknadspris för en viss typ av transportslag. Fram till 1980-talet var världsmarknadspriset högre än det pris som skulle gälla om Sverige varit avskärmat från omvärlden. Det kan ha berott på att svenska löner inte var relativt högre än konkurrentländernas eller att produktiviteten var högre inom svensk sjöfart. Detta möjliggjorde att svenska rederier sålde sina tjänster även utanför landet, då de svenska priserna var konkurrenskraftiga på världsmarknaden.

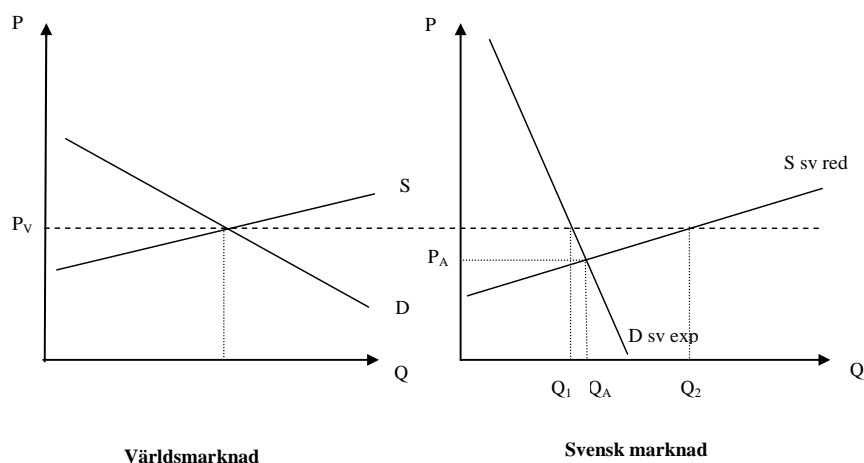
Detta visas i figur 2.1, som visar både världsmarknaden och den svenska sjötransportmarknaden. På världsmarknaden bildas priset i jämvikt mellan världsefterfrågan på sjötransporter och det samlade utbudet. I Sverige kommer efterfrågan från de svenska varuexportföretagen.<sup>6</sup> Efterfrågan anses vara relativt prisokänslig (oelastisk) eftersom transport är en nödvändig förutsättning för export och transportkostnaden står för en mindre del av totalkostnaden. Om landtransporter utgör ett konkurrenskraftigt alternativ kan dock efterfrågan vara priskänsligare. Det svenska utbudet kommer från de svenska rederierna.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> För enkelhets skull antas att det är varuexporterande företag som efterfrågar transporter. Svensk import är ju lika beroende av sjötransporter som exporten, men det antas att det är de utländska exportföretagen som i det fallet står för efterfrågan. Även billiga transporter för importvaror gynnar givetvis svenska konsumenter.

<sup>7</sup> Egentligen de svenska rederiernas svenskregistrerade fartyg. Som framkommer senare har svenska rederier möjlighet att registrera fartyg i andra länders register. I det här kapitlet antas för enkelhets skull att svenska rederier enbart har svenskflaggade fartyg. I annat fall kan svenska rederiföretag leva vidare med en flotta av utlandsregistrerade fartyg.

Figur 2.1 Svensk sjöfartsmarknad med komparativa fördelar



Världsmarknadspriset ( $P_V$ ) kommer på grund av den internationella konkurrensen att gälla även på den svenska marknaden. Hade Sverige helt hypotetiskt varit avskärmat från omvärlden, dvs. svenska företag hade varit tvungna att enbart anlita svenska rederier, och de svenska rederierna hade enbart fått utföra transporter åt svenska företag, så skulle  $Q_A$  transporter utförts. Priset på transporter hade då blivit lägre för de svenska företagen ( $P_A$ ).

Men eftersom marknaden är öppen kommer de svenska redarna inte att sälja tjänster till det priset, eftersom man på den internationella marknaden kan sälja till världsmarknadspriset. Resultatet blir då att de svenska rederierna kommer att utföra  $Q_1$  transporter åt de svenska företagen<sup>8</sup> och dessutom utföra  $Q_2 - Q_1$  transporter på den internationella marknaden åt andra länders företag. Detta ( $Q_2 - Q_1$ ) blir således den svenska exporten av sjötransporttjänster.

Vad är då vinsten med det? Effekten blir ju att de svenska varuexporterande företagen kommer att köpa färre transporter och till ett högre pris. Den samhällsekonomiska vinsten består i två delar. Den första delen ( $Q_A - Q_1$ ) utgörs av att värdet av exporten av

<sup>8</sup> Man antar vanligtvis inom utrikeshandelsteorin att om de inhemska företagens pris är exakt lika med utländska företags pris så kommer de inhemska köparna att välja de inhemska företagen av språkliga, kulturella eller andra skäl.

sjötransporttjänster är större än värdet på marginalen av att transportera de svenska exportvarorna som utgör mängden  $Q_A - Q_1$ . Det är alltså bättre för den svenska samhällsekonomin att exportera sjötransporttjänster till andra länder än att exportera ytterligare varor som fraktas på svensk köl.

Den andra delen består av det tillkommande värdet av den ytterligare produktionen. Eftersom de svenska rederierna kan sälja sina tjänster till andra länder ökar produktionen från  $Q_A$  till  $Q_2$  och exportintäkterna är större än kostnaden för den ökade produktionen.

När man analyserar samhällsekonomiska vinster i diagram av den här typen kan man enkelt se de samhällsekonomiska intäkterna och kostnaderna. Värdet av transporter i Sverige visas av ytan under efterfrågekurvan.<sup>9</sup> Värdet av försäljning på export är lika med världsmarknadspriset.<sup>10</sup> Den rörliga kostnaden för att producera på en konkurrensmarknad visas av ytan under utbudskurvan.<sup>11</sup>

I figur 2.2 jämförs det samhällsekonomiska utfallet av svensk sjöfart i en hypotetiskt avskärmad situation med det faktiska förhållandet att det råder internationell konkurrens.

---

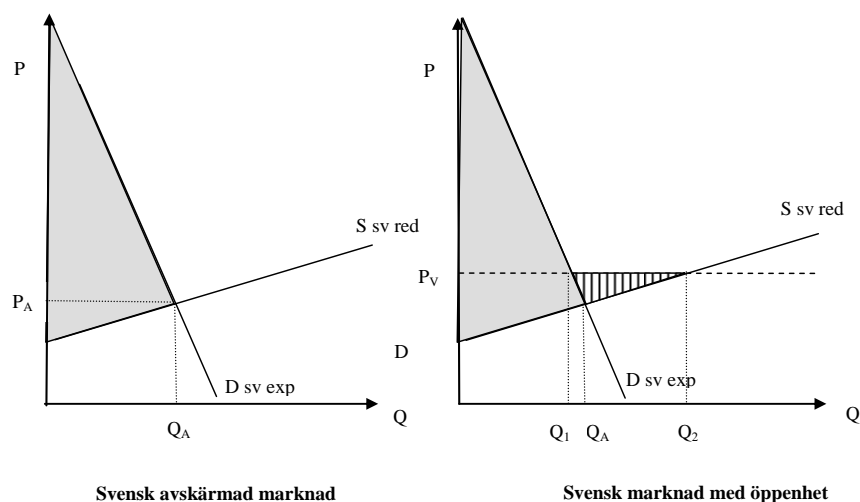
<sup>9</sup> Efterfrågekurvan visar exportföretagens betalningsvilja för att få transporter utförda. Exempelvis blir då det totala värdet av kvantiteten  $Q_A$  hela ytan under efterfrågekurvan fram till kvantiteten  $Q_A$ .

<sup>10</sup> Export har i sig inget samhällsekonomiskt värde. Det innebär ju att inneånarna i det egna landet avstår från att konsumera varor som man skulle kunnat konsumera och i stället låter personer i utlandet konsumera dem. Men exportintäkterna gör det möjligt att köpa importvaror, vilka ger oss i det egna landet nytta. Och eftersom vi kan köpa just så mycket importvaror som exportintäkterna är, så motsvarar priset på världsmarknaden för vår export den samhällsekonomiska nyttan.

<sup>11</sup> Utbudskurvan är lika med summan av de enskilda rederiernas marginalkostnad. Exempelvis blir då den totala rörliga kostnaden för att producera kvantiteten  $Q_A$  hela ytan under utbudskurvan fram till kvantiteten  $Q_A$ . Det innebär att den ytterligare kostnaden för varje producerad enhet från noll och upp till  $Q_A$  adderas.



Figur 2.2 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med komparativa fördelar



I den svenska avskärmda marknaden blir det samhällsekonomiska överskottet den grå ytan. Nyttan av att producera  $Q_A$  sjöfartstjänster är hela ytan under efterfrågekurvan fram till  $Q_A$ . Kostnaden för att producera så stor volym är hela ytan under utbudskurvan fram till  $Q_A$ . Den totala samhällsekonomiska vinsten blir då nytta minus kostnad, vilket är det som visas av den grå ytan. Man kan konstatera att ingen annan volym än just  $Q_A$  ger lika stor samhällsekonomisk vinst. Om produktionen skulle vara större än  $Q_A$  skulle den tillkommande kostnaden vara större än den tillkommande nyttan: utbudskurvan ligger då högre än efterfrågekurvan.

Men med en öppen marknad blir det samhällsekonomiska överskottet ännu större. Produktionen för den inhemska marknaden minskar visserligen från  $Q_A$  till  $Q_1$ . Men till detta kommer det samhällsekonomiska värdet av exporten av sjötransporttjänsten,  $Q_2 - Q_1$ . Nyttan för samhället av att exportera är exportintäkten. Hela intäkten av exporten är pris gånger kvantitet, dvs. ytan under världsmarknadspriset. Från detta dras den samhällsekonomiska kostnaden, som är ytan under utbudskurvan. Resultatet blir att den samhällsekonomiska vinsten av exporten är den streckade ytan. Jämför man med den avskärmda marknaden så

ser man att möjligheten till att exportera sjötransporttjänster resulterar i ett större samhällsekonomiskt värde till landet.

## 2.2 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med komparativa nackdelar

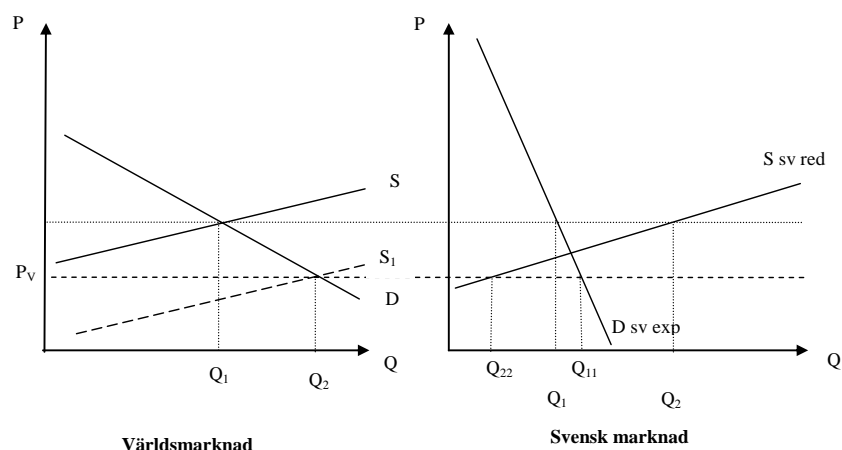
På senare decennier har emellertid situationen för svensk sjöfart förändrats. Jämfört med svensk sjöfart har kostnaderna på den internationella marknaden sjunkit. Det kan bero på att de utländska rederierna har lägre kostnader för sina resurser eller att deras produktivitet i jämförelse med de svenska rederierna har ökat. I första hand torde det röra sig om lägre kostnader för löner för arbetskraften, då flertalet andra resurser som bunkerolja, underhållskostnader med mera är lika för alla. Huvudanledningen är att det finns utländska rederier som anställer arbetskraft från nationer där löneläget är mycket lägre än det svenska som gäller på fartyg med svenska avtal.

Det får då effekten att världsmarknadspriset sjunker. De svenska komparativa fördelarna urholkas då, och sjunker världsmarknadspriset tillräckligt mycket, så som det gjort, kommer branschen i stället att kännetecknas av att Sverige har komparativa nackdelar. Det betyder inte nödvändigtvis att svensk sjöfart slås ut helt och hållet: det kan fortfarande finnas några svenska rederier som är konkurrenskraftiga. Situationen beskrivs i figur 2.3, som är samma figur som 2.1, med den skillnaden att kostnaderna sjunkit på världsmarknaden.<sup>12</sup> Det ger ett större utbud, vilket sänker världsmarknadspriset.

---

<sup>12</sup> Under denna tidsperiod har naturligtvis efterfrågan på såväl världsmarknaden som den svenska marknaden ökat kraftigt (bara under 1990-talet fördubblades världshandeln), men för att inte komplicera analysen som fokuserar på förändringar i kostnadsrelationerna så bortses här från ökad efterfrågan. Men det förändrar slutresultatet för de svenska rederierna: även om man förlorat marknadsandelar på marknaden så motverkas det av att den totala marknaden växt.

Figur 2.3 Svensk sjöfart med komparativa nackdelar



På världsmarknaden har priset  $P_V$  nu sjunkit till följd av de lägre kostnaderna. Det nya utbudet visas av  $S_1$ . Det ökar också de totala transportererna på världsmarknaden.

På den svenska marknaden sker två förändringar. Framförallt påverkas de svenska rederierna. Tidigare producerade man  $Q_2$ ; med det fallande världsmarknadspriset minskar nu produktionen kraftigt, till  $Q_{22}$ . Det lägre världsmarknadspriset på sjötransporter gynnar dock de svenska varuexportföretagen. De köpte tidigare volymen  $Q_1$  men nu ökar den till  $Q_{11}$ . Det betyder också att i stället för att exportera sjötransporttjänster så blir Sverige nu en importnation. Volymen ( $Q_{11} - Q_{22}$ ) kommer att importeras, dvs. delar av den svenska utrikeshandeln ( $Q_{22}$ ) går på svensk köl och resten nu med utländska fartyg.

Den samhällsekonomiska analysen visar att det uppstår två olika effekter. Den ena är negativ och består i att vi förlorar det överskott som exporten gav. Den andra är positiv och består i att produktionskostnaden för sjötransporttjänster sjunkit (i utlandet), vilket betyder att de transporter som nu utförs av de utländska rederierna sker till en lägre samhällsekonomisk kostnad än tidigare.

De egna rederierna förlorar, medan de varuexporterande företagen i landet vinner.<sup>13</sup>

### 2.3 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med statligt stöd i andra länder

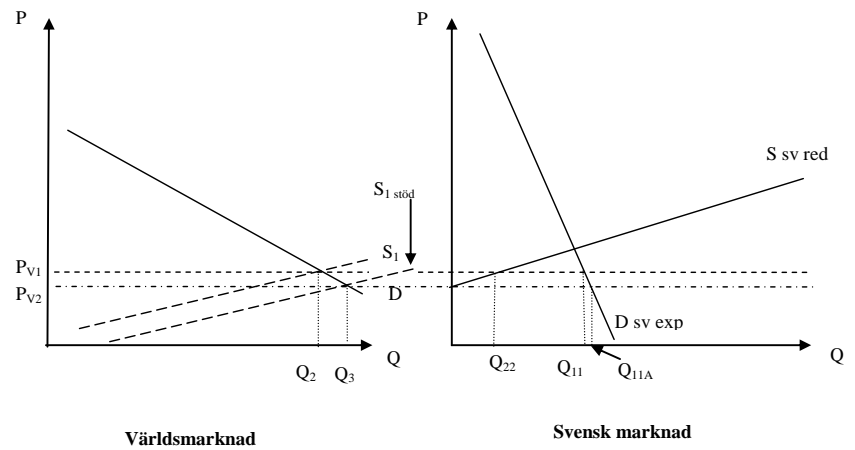
Analysen i föregående avsnitt visar konkurrens på "lika villkor". Visserligen skiljer sig lönenivån åt mellan länder, men detta får accepteras som en naturlig del i den internationella konkurrensen. Men hur påverkas situationen för svensk del om staten i andra länder ger stöd till sin egen sjöfartsnäring? Då kommer ju den internationella konkurrensen inte att bli "rättvis".

Med ett statligt stöd kommer produktionskostnaderna för de utländska rederierna att sjunka ytterligare vilket leder till ett ännu lägre världsmarknadspris. Beroende på hur stora stöden är kommer det att leda till att den svenska rederinäringen delvis eller till och med helt kommer att slås ut. I figur 2.4 visas det internationella utbudet med stöd ( $S_{1 \text{ stöd}}$ ) vilket ytterligare sänker världsmarknadspriset och ökar världshandeln. I figuren har det ritats så att priset sjunker precis så mycket som behövs för att hela den svenska rederinäringen kommer att slås ut. Figuren är densamma som figur 2.3 med skillnad att situationen med komparativa fördelar helt tagits bort.

---

<sup>13</sup> Som figuren är ritad så är vinsten och förlusten ungefär lika stora, men nettoeffekten beror helt av vilka antaganden som görs och utan siffror går det inte att säga om det samhällsekonomiskt är en vinst eller förlust. Jämfört med avskärning är dock båda lägen bättre: specialisering ger landet fördelar jämfört med total avskärning. Ett land kommer alltid att ha komparativa fördelar inom vissa sektorer. Förlorar med dem inom en sektor kommer de att ersättas av fördelar inom andra och landet gör då bäst i att utnyttja fördelarna genom export i de sektorerna och använda dessa exportintäkter till att importera inom branscher med nackdelar.

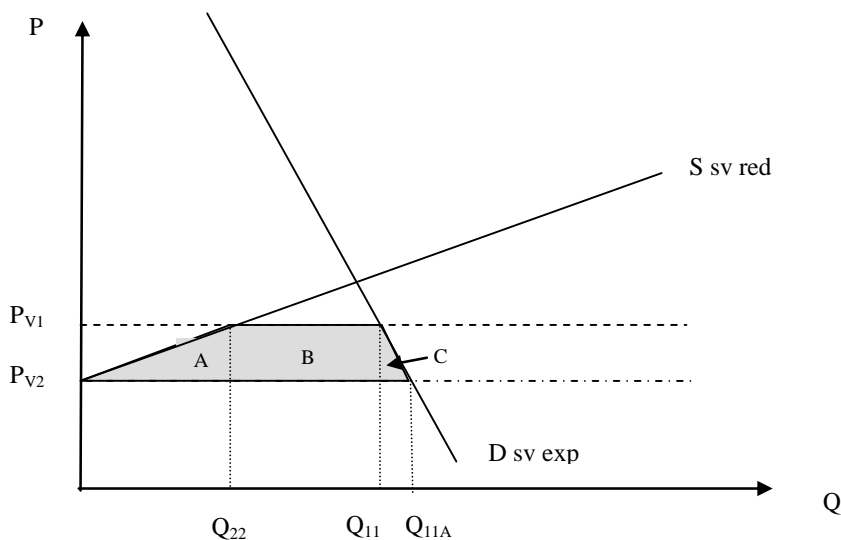
Figur 2.4 Svensk sjöfartsmarknad med utländskt statligt stöd



Effekterna för sjöfarten på Sverige blir att den totala volymen ökar något: från  $Q_{11}$  till  $Q_{11A}$ . De svenska varuexportföretagen kan således sälja lite mer eftersom transportkostnaden sjunkit. Men nu kommer HELA den svenska exporten att gå på utländsk köl. Den svenska rederinäringen som tidigare klarade konkurrensen upp till volymen  $Q_{22}$  kommer inte att kunna matcha de utländska rederiernas kostnadsfördel.

Vad blir då den samhällsekonomiska konsekvensen av det för svensk del? Det visas i figur 2.5. Det är en enbart uppförstörning av det högra diagrammet i figur 2.4.

Figur 2.5 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med utländskt statligt stöd



Figur 2.5 visar att det utländska stödet ger en samhällsekonomisk VINST för Sverige. Vinsten visas av hela den gråa ytan. Vinsten kan delas upp i tre beståndsdelar:

A: det som tidigare gick på svensk köl ( $Q_{22}$ ) transporteras nu med utländska fartyg. Tidigare var kostnaden ytan under utbudskurvan: summan av de svenska rederiernas kostnader för att transportera denna volym. Nu kan vi i stället använda utländska fartyg som kostar  $P_{V2}$ . Vi sänker således kostnaden för att transportera volymen  $Q_{22}$  med ytan A.

B: det som redan tidigare transporterades med utländska fartyg: ( $Q_{11}-Q_{22}$ ) kommer också att ske till en lägre kostnad, eftersom världsmarknadspriset har sjunkit. Vinsten blir ytan B.

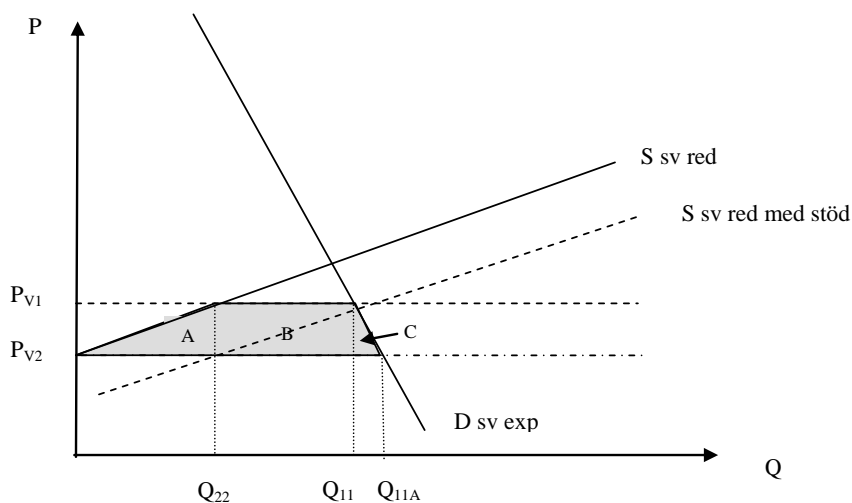
C: eftersom världsmarknadspriset fallit så kommer de svenska varuexportföretagen att kunna köpa lite mer transporter än tidigare. Värdet av denna ytterligare transport är lika med ytan under efterfrågekurvan ( $Q_{11}-Q_{11A}$ ). Från detta får dras kostnaden för att transportera detta, som är världsmarknadspriset. Den

samhällsekonomiska vinsten av ökad utrikeshandel från Sverige blir ytan C.

A+B+C blir således en samhällsekonomisk vinst. Mer konkret kan det uttryckas som att skattebetalarna i andra länder subventionerar sjöfart till och från Sverige. Det ska vi i vårt land i så fall vara tacksamma över. Men det leder naturligtvis till omfördelningseffekter. De svenska rederierna förlorar: de slås helt ut från marknaden. Men den förlusten för samhället motverkas av de vinster som det lägre världsmarknadspriset ger för svenska varuexportföretag och konsumenter. Dessa vinner MER än rederierna förlorar. De svenska redarna och deras personal får oförskyllt helt (eller delvis) se sig utkonkurrerade av statsstödda kollegor i andra länder. Men poängen med den samhällsekonomiska analysen är att man ser att det är en fördel för landet betraktat i ett helhetsperspektiv.

För att motverka att svenska rederier slås ut, och för att skapa ”konkurrens på lika villkor” för de svenska rederierna så skulle svenska staten behöva subventionera sjöfartsnäringen med mellanskillnaden mellan  $P_{V1}$  och  $P_{V2}$ , det vill säga med precis så mycket som världsmarknadspriset sjunker. Då skulle svenska rederier utan att vara olönsamma också kunna ta ut priset  $P_{V2}$  och konkurrera på samma villkor som tidigare. Deras kvantitet skulle då bli densamma som förut, dvs.  $Q_{22}$ .

**Figur 2.6 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med utländskt OCH svenskt statligt stöd**



Vi uppfattar att figur 2.6 beskriver situationen i Sverige sedan sjöfartsstödet infördes. Den svenskflaggade handelsflottan har nämligen, som nämntes i inledningen av kapitlet, varit ungefär konstant i antal fartyg sedan dess. Den samhällsekonomiska effekten av stödet är att ytan A försvinner, det vill säga en del av den samhällsekonomiska fördelen av att utlandets skattebetalare subventionerar sina näringar skulle försvinna. Detta är således ett sämre alternativ, sett ur det svenska samhällets perspektiv. Vinsten av lägre pris för de utländska transportererna, B+C, kvarstår dock. Enligt denna något förenklade modell är alltså den samhällsekonomiska effekten som vi har som syfte att beräkna i den här rapporten lika med värdet av ytan A.

En ytterligare slutsats är att ett stöd till svensk sjöfart INTE är ett stöd för varuexporten utan är att ses som ett rent branschstöd till rederinäringen.<sup>14</sup> För exportnäringen är huvudsaken att man kan utnyttja det lägre världsmarknadspriset på sjötransporter, vilket är oberoende av det svenska sjöfartsstödet.

<sup>14</sup> Det förutsätter att lägre priser på svenska sjötransporttjänster inte sänker världsmarknadspriset, vilket förefaller vara ett rimligt antagande med tanke på Sveriges lilla andel av världsmarknaden.



Finns det då överhuvudtaget någon anledning att staten skall ge stöd till svensk sjöfartsnäring? Finns det något som skulle vara värt den samhällsekonomiska förlusten av ytan A? Till det återkommer vi i kapitel 4.

#### 2.4 Samhällsekonomisk analys av svensk sjöfart med viss marknadsmakt

Analysen så här långt har utgått från en konkurrensmarknad där inget enskilt rederi kan påverka marknaden. Det bygger bland annat på att produkten är homogen. Det kan sägas vara fallet för delar av sjötransportmarknaden. Här är det i stort sett enbart priset som utgör en konkurrensfaktor. Det har också lett till att stora delar av den svenska sjöfarten inom denna del av marknaden redan slagits ut. Sverige har svårt att konkurrera med enbart låga kostnader, i synnerhet på marknader där lönerna är det som skiljer olika länder åt. Det är heller inget unikt för sjöfartsnäringen, utan gäller svensk industri i stort.

Men för delar av sjöfartsnäringen är konkurrensen mer begränsad. Det gäller på ett antal delmarknader och beror på att det finns olika typer av etableringshinder. Det kan ofta röra sig om naturliga etableringshinder i form av att marknadens storlek är begränsad och att det råder vissa stordriftsfördelar. Då finns det inte plats för mer än ett begränsat antal företag på marknaden. Ett annat skäl kan vara offentliga regleringar av olika slag som begränsar konkurrensen. Ett tredje skäl kan vara att ett rederi lyckas utveckla en bättre produkt som inte enkelt kan kopieras av andra rederier och som då kan säljas till ett lite högre pris.

I IHS/Fairplays studie skiljer man mellan tre segment.<sup>15</sup> Det första omfattar standardiserade transportlösningar, vilket skulle motsvara den marknadssituation som hittills beskrivits. Den andra är transporter som kräver viss flexibilitet och där nordeuropeiska transportföretag anses leverera bättre kvalitet för våra behov. Den tredje är områden med än mer tekniska och specialiserade krav där svenska rederier har en konkurrensfördel.

I framförallt det tredje segmentet blir resultatet då att man får en situation med oligopol eller till och med monopol och att det enskilda företaget får en viss marknadsmakt. Stora delar av linjesjöfarten att betrakta som sådan. Det sammanhänger med att

---

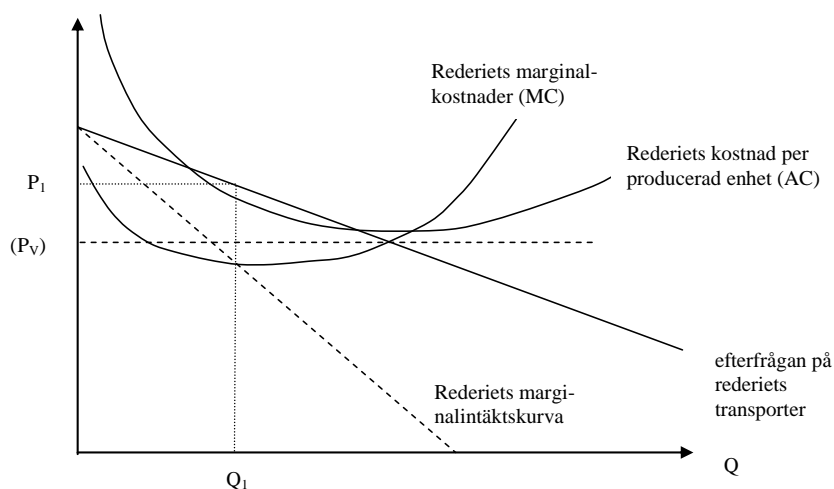
<sup>15</sup> IHS/Fairplay (2010) s. 2.

rederierna bygger upp linjenät med tidtabellsbunden trafik eller har specialkonstruerade fartyg avsedda för en viss typ av transporter såsom bilar, papper, kemikalier eller skogsprodukter. Det kan också gälla för färjetrafik där speciella krav ställs. På flertalet färjelinjer är också marknaden så pass liten att det bara finns utrymme för en operatör. Det gäller flertalet förbindelser, utom på södra Östersjön och mellan Stockholmsområdet och Finland, där det finns utrymme för ett par aktörer. Det kan också handla om myndighetskrav eller på att man trafikerar områden med is där bara isklassade fartyg kan användas under issäsongen.

Marknadsmakten uttrycker sig här ofta också i långa kontrakt mellan transportköpare och rederier. Marknadsmakten är dock inte obegränsad, för en annan aktör kan ta över kontraktet om något företag inte sköter sig.

Företag med marknadsmakt kan ta ut ett pris som är högre än marginalkostnaden. Hur mycket högre beror av efterfrågans priskänslighet (elasticitet) och denna blir högre ju mer dominerande ställning företaget har. Situationen visas i figur 2.7. Den gäller för ett enskilt företag på en delmarknad inom sjötransportområdet. Att det har marknadsmakt visar sig i att efterfrågekurvan för ett enskilt rederis tjänster lutar nedåt. Det innebär att rederiet kan höja priset utan att förlora all sin försäljning. På en fullständig konkurrensmarknad är det inte möjligt: om priset är det enda konkurrensmedlet kommer alla rederier att sälja till det rådande världsmarknadspriset.

Figur 2.7 Situationen för ett rederi med viss marknadsmakt



Alla företag vinstmaximerar genom att producera den kvantitet där marginalintäkten är lika med marginalkostnaden. I en figur kommer alltid kurvan för marginalintäkten att gå på halva avståndet ut till företagets efterfrågekurva. I figuren vinstmaximerar rederiet med marknadsmakt sålunda vid kvantiteten  $Q_1$ . Säljer man så mycket kan man ta ut priset  $P_1$ . Det genererar en liten vinst för rederiet. Vid kvantiteten  $Q_1$  är kostnaden per producerad enhet lite lägre än priset per producerad enhet. Skulle däremot världsmarknadspriset  $P_v$  ha gällt, som fallet var i den tidigare analysen, skulle rederiet ha slagits ut från marknaden. Det finns ingen kvantitet där det priset täcker rederiets kostnad per enhet.<sup>16</sup>

Rederiets agerande innebär också att det inte kommer att producera där genomsnittskostnaden är som lägst. Det betyder att om den kostnadsminimerande storleken för ett rederi inom exempelvis linjetrafik kanske ligger på ca 50 fartyg, så kommer det faktiska antalet fartyg i dess flotta att vara 30–40.<sup>17</sup> Ju större marknadsmakt rederiet har, desto färre fartyg kommer man operera

<sup>16</sup> Rederiets vinst i den valda produktionsstorleken  $Q_1$  visas av att priset  $P_1$  ligger högre än AC-kurvan vid denna volym. Att man gör förlust vid priset  $P_v$  visas av att AC-kurvan överallt ligger högre.

<sup>17</sup> Uppgifter som kommer från några intervjuade rederier.

i förhållande till kostnadsminimum. Vad som är en optimal storlek varierar dock mellan olika typer av trafik.

Att inte alla rederier producerar till den lägsta kostnaden per enhet innebär i sig en samhällsekonomisk förlust. Med rådande marknadssituation är det dock svårt att göra något åt, och flertalet marknader kännetecknas av denna situation. Förlusten försvinner inte heller om något utländskt rederi tar över från det svenska. Den är sålunda inte relevant i en fortsatt analys.

Det förefaller sålunda som de svenska rederiernas möjligheter ligger i att konkurrera på den här typen av marknader. Det visar sig också vara fallet, om man ser till var flertalet av de svenska rederiernas verksamhet är koncentrerad i dag, eftersom det, vilket framgick av tabell 1.1, är svårt att konkurrera med världsmarknadspriset på andra typer av marknader.<sup>18</sup>

Det innebär inte någon garanti för rederiernas framtida överlevnad. Ett utländskt rederi kan med sina lägre kostnader gå in och ta över marknaden, eller arbeta fram en produkt som är överlägsen det svenska rederiets. Det är sålunda nödvändigt för de svenska rederierna att försvara sin konkurrensposition genom bättre produkter eller att hålla nere kostnaderna. Utan exempelvis det nuvarande sjöfartsstödet och TAP-avtal skulle kostnadskurvorna i figur 2.7 ligga betydligt högre upp och vid tillräckligt mycket högre kostnader spelar marknadsmakten ingen roll. Om genomsnittskostnadskurvan hamnar högre upp än efterfrågekurvan finns inget pris som företaget kan ta ut som täcker kostnaderna. Då är vi tillbaka i den situation som visades i figur 2.5 med en utslagen svensk rederinäring.

Vi bedömer att konkurrensen är relativt stark även inom dessa delar av marknaden och att även mindre kostnadsökningar även här skulle leda till minskningar av de svenska rederiernas verksamhet.

## 2.5 Slutsats

Vad är slutsatsen av den samhällsekonomiska analysen så här långt? Vi kan i och för sig uppskatta om vi har en konkurrenskraftig sektor med komparativa fördelar och export. Det ger oss totalt sett samhällsekonomiska vinster som överträffar dem som varuexportnäringsen i stort förlorar genom högre priser.

---

<sup>18</sup> Se Tillväxtanalys (2010) avsnitt 3.2 för en översikt om olika segment på marknaden.

Men om de internationella förhållandena ändras så att fördelarna försvinner, gör vi bäst i att acceptera detta och åtnjuta de lägre priser som gäller på den globala marknaden. Stöd i utlandet gör det bara ännu bättre samhällsekonomiskt sett och vi förlorar på att möta detta med egna stöd. Vinsterna av låga priser överträffar att den svenska rederinäringen helt eller delvis slås ut.

Den möjlighet som finns om man inte kan konkurrera med tillräckligt låga kostnader är att vara framgångsrik på de många delmarknader som kännetecknas av ofullständig konkurrens på grund av etableringshinder. Den som redan är etablerad på marknaden har ofta ett visst övertag genom sina etablerade relationer till köpare, sunk costs man redan tagit på sig, med mera. Kostnadsnackdelarna uppvägas av en överlägsen produkt. Bli kostnadsnivån tillräckligt hög eller produkten inte tillräckligt bra i förhållande till utländska konkurrenter hjälper det dock inte utan näringen konkurreras ut ändå.

### 3 Samhällsekonomisk metod för analys av sjöfartsstöd

#### 3.1 Vad innebär en analys av samhällsekonomisk lönsamhet?

Resurserna i samhället är begränsade och det innebär att alla behov och önskemål inte kan bli tillgodosedda. Detta gäller i alla sektorer av samhället, såväl inom hälso- och sjukvården som inom transportområdet och miljöområdet etc. Det blir därför viktigt att resurserna används effektivt, dvs. på bästa möjliga sätt. Som en del av beslutsunderlaget för hur resurserna ska användas utförs ofta samhällsekonomiska analyser, vilka syftar till att utreda konsekvenserna av en tänkt åtgärd och dess anspråk på resursanvändningen. Det kan gälla allt från byggandet av Ostlänken<sup>19</sup> till att ett sjukhus köper in en ny mammo-grafiapparat<sup>20</sup>. I det här kapitlet beskrivs hur en sådan analys görs. För en mer utförlig beskrivning hänvisas till Mattsson<sup>21</sup> eller Boardman m.fl.<sup>22</sup>

Den teoretiska grunden för den samhällsekonomiska analysen och en effektiv resursanvändning ligger i välfärdsteorin. Ett kriterium som man brukar använda när man pratar om effektivitet är Pareto-kriteriet. Enligt detta innebär en åtgärd en välfärdsförbättring för samhället om åtminstone en individ har fått det bättre medan övriga individer inte har fått det sämre (enligt individernas egen bedömning). Men oerhört få åtgärder gynnar alla och det kan vara så att vissa grupper i samhället gynnas mycket av en åtgärd medan endast en liten grupp får aningen sänkt välfärd. Enligt Pareto-kriteriet skulle detta då innebära att dessa åtgärder inte bör genomföras. På grund av detta har Kaldor-Hicks-kriteriet utvecklats, där välfärden i samhället ökar om "vinnarna" (åtminstone i teorin) kan kompensera "förlorarna", dvs. när summan av fördelarna överstiger summan av kostnaderna för att genomföra åtgärden, vilket är precis vad den samhällsekonomiska analysen går ut på.

Innan analysen påbörjas är det nödvändigt att definiera vilka som ingår i samhället. Generellt gäller att samhället utgörs av alla de som berörs av den aktuella åtgärden. I det nuvarande fallet med

<sup>19</sup> Ostlänken är en planerad dubbelspårsjärnväg mellan Järna och Linköping. Banverket m.fl. (2009).

<sup>20</sup> Forsblad (2010).

<sup>21</sup> Mattsson (2006).

<sup>22</sup> Boardman m.fl. (2003).

sjöfartsstöd är samhället med andra ord Sverige och inkluderar därför inte bara sjöfartssektorn och det maritima klustret utan även hushåll, företag, skattebetalarna och den offentliga sektorn. Vidare måste alla relevanta alternativ fastställas. I en samhällsekonomisk analys ingår nämligen oftast flera alternativ som alla jämförs med ett referensalternativ, vanligen dagens situation eller ett nollalternativ, för att det ska kunna avgöras vilken åtgärd som skulle bli mest lönsam. Som nämntes i kapitel ett kommer vi i rapporten att jämföra de olika alternativen med referensalternativet inget sjöfartsstöd.

Det finns olika sätt att gå tillväga för att genomföra den samhällsekonomiska analysen. Två vanliga metoder är kostnadseffektanalysen (*cost-effectiveness analysis*) och kostnadsnyttoanalysen (*cost-benefit analysis*). Medan kostnadseffektanalysen används mycket inom hälso- och sjukvården är kostnadsnyttoanalysen den generellt mest använda metoden och det är denna som vi kommer att använda i rapporten. Dessa två metoder har gemensamt att analysen sker i de tre stegen identifiering, kvantifiering och värdering. Dock skiljer de sig åt i fråga om hur värderingen sker.

I steg ett identifieras såväl de positiva som negativa effekterna (fördelar och kostnader) som de olika alternativen under utvärdering förväntas medföra. Allt som kan tänkas öka välfärden i samhället skall betraktas som fördelar medan det som minskar välfärden ingår i kostnaderna. Det kan röra sig om såväl miljö- och hälsopåverkan som faktiska penningutlägg. Fördelarna kan även komma i form av minskade kostnader eller uppoffringar. Vidare kan en del effekter vara en fördel för vissa men en kostnad för andra och utgör då endast en omfördelning inom samhället. Steg två innebär att man uppskattar hur stor mängd som förväntas uppstå av de identifierade effekterna och i steg tre tillsätts de ett värde, vilket görs på olika sätt beroende på vilken av de ovan nämnda metoderna som används.

Enligt kostnadseffektanalysen mäts fördelarna i till exempel minskat antal döda i trafiken eller räddat antal liv med hjälp av en viss medicinsk behandling. Det är emellertid svårt att direkt väga kostnaderna mot fördelarna med denna metod eftersom kostnaderna mäts i kronor medan fördelarna mäts i icke-monetära effekter. Dessutom blir det svårt att jämföra två åtgärder som kostar lika mycket men som har helt skilda fördelar. I kostnadsnyttoanalysen mäts istället både kostnader och fördelar i

kronor, i alla fall så långt det är möjligt. Ibland kan det dock vara svårt att sätta ett monetärt värde på fördelarna eller kostnaderna som uppstår. Hur sätter man ett värde på ett liv, hur värderar man buller vid en transportinvestering etc.?

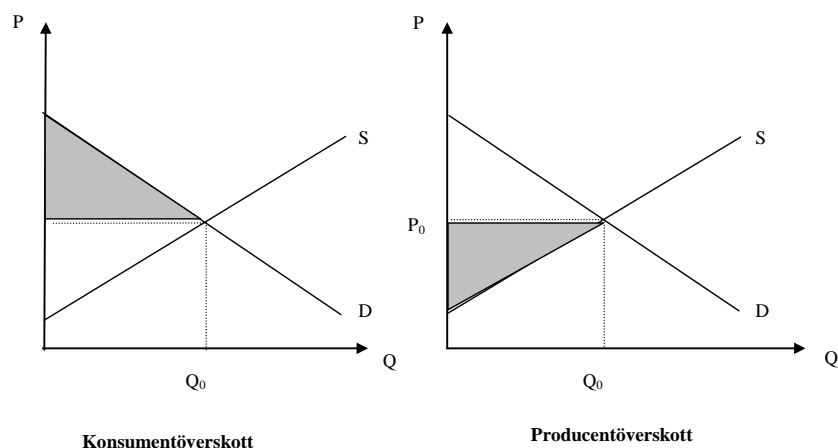
I kostnadsnyttoanalysen värderas kostnaderna och fördelarna av en åtgärd med utgångspunkt i berörda individers preferenser, vilka mäts i form av betalningsviljan (*willingness to pay*) för att få en förbättring eller kompensationskravet för att acceptera (*willingness to accept*) en försämring. Givet att det finns en fungerande marknad där marknadspriset är ett acceptabelt mått på preferenserna ska detta användas i analysen som värde på fördelarna och (de flesta) kostnaderna.

Dock blir marknadspriset, eftersom det endast mäter den marginella konsumentens preferenser, ett oacceptabelt mått vid stora förändring. Det mer korrekta tillvägagångssättet i den situationen är att istället använda sig av det så kallade konsumentöverskottet för att värdera fördelarna. Konsumentöverskottet erhålls med hjälp av efterfrågekurvan och visas i det vänstra diagrammet i figur 3.1. Eftersom det kan finnas konsumenter som är beredda att betala mer än marknadspriset visas den totala betalningsviljan av ytan under efterfrågekurvan fram till den erbjudna kvantiteten,  $Q_0$ . Skillnaden mellan den totala betalningsviljan och vad man faktiskt får betala utgör konsumentöverskottet, dvs. den skuggade ytan.

Ibland saknas dock ordentliga marknader, till exempel för intrånget som införandet av en ny farled genom Stockholms skärgård skulle innebära på naturen, och då finns andra metoder för att mäta betalningsviljan eller kompensationskravet. Dessa inkluderar att utföra intervjuer om hypotetiska situationer eller att studera individernas faktiska beteende.



Figur 3.1 Konsument- och producentöverskott



På liknande sätt som efterfrågekurvan kan användas för att hitta konsumentöverskottet kan utbudskurvan användas för att hitta producentöverskottet, vilket används för att värdera kostnaderna i en situation med icke-marginella förändringar. Utbudskurvan visar företagens marginalkostnad och ytan under kurvan visar därför vad producenterna kräver för att vara villiga att erbjuda kvantiteten  $Q_0$  på marknaden. Skillnaden mellan vad producenterna kräver och vad man faktiskt får i ersättning är producentöverskott och visas av den skuggade ytan i det högra diagrammet i figur 3.1. Summan av konsument- och producentöverskotten är den samhällsekonomiska vinsten (eller förlusten), dvs. skillnaden mellan nuvärdet av alla fördelar och alla kostnader, och detta visar hur lönsam åtgärden är.

Vid värdering av kostnader använder man sig dessutom av begreppet alternativkostnad, dvs. värdet av det man förlorar när man inte kan använda resursen i sin "bästa alternativa användning". Det måste alltså finnas ett alternativt sätt att använda resurserna, annars finns ingen samhällsekonomisk kostnad. För många kostnader gäller att man använder sig av marknadspriset, givet att det finns ett sådant.

Vad gäller arbetskraft, som oftast är den största kostnadsposten i en analys, ska denna värderas så att värdet av det som den anställda producerar motsvarar vad arbetsgivaren är beredd att betala. Den värderas därför till bruttolön inklusive sociala avgifter

och lönekostnaden är därmed likställd det värde man förlorar i bästa alternativa sysselsättning. Om det däremot finns arbetslös arbetskraft går samhället inte miste om betald produktion för att använda dem i en åtgärd. (De arbetslösa går däremot miste om sin fritid samt arbetslöshetsersättning.) Alternativkostnaden är därför mycket låg och oftast sätts den till noll i en sådan situation. Dock bör man inte anta att alternativkostnaden är noll för all framtid. Givet en arbetslöshet i samhället på exempelvis 5 % kommer de allra flesta arbetslösa efter ett år eller två ändå hitta arbete någon annanstans, varför alternativkostnaden återigen är bruttolön inklusive sociala avgifter. På liknande sätt kommer flertalet av de individer som skulle kunna bli arbetslösa som resultat av en åtgärd i sinom tid att hitta ny anställning. Alternativkostnaden för att ha dem kvar i en viss sysselsättning är därmed på lång sikt inte lika med noll, även om de på kort sikt genomgår en period av arbetslöshet. Alternativkostnaden efter en omställningsperiod blir då lika med bruttolön inklusive sociala avgifter i den alternativa (nya) anställningen.

Ibland måste marknadspriset justeras för att det ska spegla samhällets alternativkostnad på rätt sätt. Detta gäller till exempel vid förekomsten av externa effekter. Dessa kan vara både positiva och negativa och uppstår när produktionen och konsumtionen har påverkan på en tredje part, utan att denna betalar för eller kompenseras för effekten. Ett exempel på en negativ extern effekt är påverkan på miljön medan positiva externa effekter kan fås genom till exempel utbildning. För att den totala lönsamheten ska värderas korrekt i analysen krävs att man tar hänsyn till de externa effekterna men oftast finns inga marknader för dem och de måste skattas på annat sätt, exempelvis genom intervjuer eller med hjälp av schablonmässiga värden.

Ytterligare justeringar krävs om det till exempel förekommer subventioner på eller beskattningar av de resurser som åtgärden tar i anspråk. Vid subventionering kommer alternativkostnaden att underskattas medan den vid beskattning kommer att överskattas (givet att skatten inte motsvarar storleken på en negativ effekt). Bidrag och skatter är (oftast) endast överföringar av resurser mellan staten och de som får bidrag eller betalar skatter. Eftersom de då inte motsvarar någon resursupoffring eller -tillskott för ekonomin som helhet ska de inte tas upp som kostnader i analysen.

Dock finansieras många åtgärder med offentliga medel vilket kräver skatteuttag som i sin tur orsakar ineffektiviteter genom att

en skattekil drivs mellan arbete och fritid och arbetsutbudet minskar. Detta innebär alltså att kostnaden för samhället blir större än själva finansieringskostnaden och för att motverka denna välfärdsförlust bör de skattefinansierade kostnaderna räknas upp med en skattefaktor. Tidigare har denna faktor satts till 1,3 men stor osäkerhet är förknippad med ineffektivitetens storlek. I de senaste rekommendationerna från Trafikanalys (tidigare SIKa) diskuteras även möjligheten att skattefinansiering inom infrastruktur kan öka produktiviteten i den beskattade sektorn då infrastruktur är ett komplement till arbete. Detta skulle då motverka den snedvridning som uppstår varför Trafikanalys rekommenderar att skattefaktorn sätts till 1,0, dvs. ingen marginalkostnad för skattefinansiering.<sup>23</sup> Medan detta mycket väl är möjligt för infrastrukturinvesteringar anser vi att skattefinansiering inom sjöfartsområdet inte skulle leda till samma positiva effekter och i vår analys räknar vi därför upp kostnaden med 30 % enligt tidigare rekommendationer.

Både kostnader och fördelar av en åtgärd kan sträcka sig långt in i framtiden eller uppkomma vid olika tidpunkter. En effekt som inträffar om 10 år är inte lika mycket värd som om den inträffar i dag och för att kunna summera alla effekter behöver värdet på dem diskonteras till nuvärde med hjälp av diskonteringsräntan. För detta behöver även en tidshorisont på projektet fastställas. Valet av diskonteringsränta är dock inte helt självklart. Trafikverket (tidigare Vägverket) är den myndighet som har utfört kostnadsnyttoanalyser längst och använder en real diskonteringsränta på 4 % vilket även är vad Trafikanalys rekommenderar.<sup>24</sup> Vi kommer dock inte att räkna med diskonteringsränta i vår analys. Medan fastställandet av tidshorisont och diskonteringsränta inom infrastrukturinvesteringar är relativt enkelt, är det svårt att göra detsamma för effekterna av sjöfartsstöd och vi väjer därför att enbart presentera resultaten som samhällsekonomisk förlust per år.

Vid genomförandet av samhällsekonomiska analyser är det till sist mycket vanligt att man gör så kallade känslighetsanalyser. Genom att göra alternativa beräkningar i förhållande till grundanalysen kontrollerar man för osäkerheten i de antaganden som gjorts och man får en uppfattning om hur känslig kalkylens slutresultat är för förändringar i enskilda variabler.

---

<sup>23</sup> SIKa (2008).

<sup>24</sup> SIKa (2008).

### 3.2 Tidigare studier

#### Samhällsekonomisk analys av det norska sjöfartsstödet

Econ Pöyry har på uppdrag av norska finansdepartementet gjort en samhällsekonomisk analys av det norska sjöfartsstödet.<sup>25</sup> Norge har en nettomodell snarlik den svenska med skillnaden att bara norska sjömän omfattas av stödet. Vidare har man sitt internationella register (NIS) i vilket utländsk arbetskraft kan anställas på lokala villkor. Rapporten börjar med att gå igenom olika segment av marknaden för att göra en bedömning av det maximala antalet personer som skulle förlora sysselsättning inom varje sektor om stödet skulle tas bort. Bedömningen har gjorts utifrån uppgifter om sektorernas driftsöverskott och efter intervjuer med rederier.

**Tabell 3.1 Uppskattat antal friställda/totalt antal anställda vid avskaffande av norsk nettomodell**

	Manskap	Befäl	Totalt
Offshore	2300/2300	0/3200	2300/5500
Utrikessjöfart	270/450	180/450	450/900
Intrikessjöfart	500/550	250/550	750/1100
Färja (=Color Line)	700/700	600/600	1300/1300
Hurtigruten	?	?	?
Totalt förlorat	3770	1030	4800

Källa: Econ Pöyry (2010) kap 4

En viktig förklaring till det lilla antalet anställda i utrikessjöfart är att flertalet fartyg är registrerade i NIS och därmed redan har utländsk besättning. Att man avstår från en bedömning av Hurtigruten beror på att linjen redan har lönsamhetsproblem och får statligt stöd. Utan nettomodell skulle linjen kunna läggas ner, men å andra sidan är sannolikheten då stor att det statliga stödet skulle öka av regionalpolitiska skäl. Det enda norska färjerederiet är Color Line med sex linjer till Sverige och Danmark. Rapporten gör bedömningen att utan stöd skulle denna trafik helt tas över av danska fartyg då det registret är förmånligare än den norska.

<sup>25</sup> Econ Pöyry (2010).

I övrigt bedömer man att inte ens den lönsamma offshore-sektorn skulle behålla norskt manskap utan stöd. Befälen skulle däremot behållas på grund av den särskilda kompetensen. För utrikessjöfart görs bedömningen att hälften av jobben skulle försvinna och att merparten är bland manskap. För inrikestrafik skulle 90 % av manskapet och 40 % av befälen bli av med anställningen.

Som kostnad för stödet räknar man enbart med den kostnad som de uteblivna skatteintäkterna ger, dvs. den snedvridning som orsakas av skattefinansieringen. I enlighet med norska finansdepartementets rekommendationer används en skattefaktor på 20 %. Stödet 2008 var på 1 750 miljoner NOK och finansieringskostnaden sålunda 350 miljoner.

Till detta kommer administrationskostnaden: 5 personer i motsvarande Rederinämnden och 12 årsarbeten i rederierna för att hantera ansökningar osv. Det gör 8,5 miljoner NOK per år, vilket är försumbart i relation till övriga summor.

Kostnaden för stödet får sedan, enligt rapporten, sättas i relation till det värde som sysselsättningen ger upphov till. Man räknar på det ovan framräknade maximala antalet 4 800 arbetstillfällen som skulle falla bort och laborerar sedan med några olika scenarier om alla sägs upp genast eller en fjärdedel per år under en omställningsperiod på fyra år. Det diskuteras också hur många av de friställda som skulle få ny sysselsättning och baserar det på en annan studie som antar att 71,3 % får arbete i stort sett omedelbart och 95 % inom fyra år. Sedan jämför man denna sysselsättning med ekonomin i stort där 5 % arbetslöshet antas råda. Då fås en skillnad mellan sysselsättning i gruppen av uppsagda utan sjöfartsstöd och en normal grupp i samhället. Denna differens multipliceras sedan med bruttolönen för manskap respektive befäl. (det framgår inte helt klart, men det förefaller vara bruttolönen, dvs. inklusive skatt men exklusive sociala avgifter).

Värdet av produktionen av de som skulle friställas utan stöd blir med den metoden 560 miljoner, medan kostnaden var 350 miljoner (exkl. administration). Det blir således en kortsiktig samhälls-ekonomisk vinst av stödet. Men på längre sikt får allt fler av de friställda ny sysselsättning och från och med år 4 efter borttagandet blir nettoeffekten negativ och från och med år 6 stabiliseras den årliga förlusten på minus 172 miljoner NOK. Om samtliga friställs direkt blir det diskonterade värdet av stödet under 10 år minus 236 miljoner NOK och om de friställs under en fyraårsperiod minus

928 miljoner NOK. Detta är räknat med en diskonteringsränta på 7 %, med en ränta på 4 % blir förlusterna 360 miljoner NOK respektive 1,2 miljarder NOK.

Därefter diskuteras olika aspekter på kalkylen. Man konstaterar att en sjömanslön ligger ca 20 % över lönerna för under- och överordnade i industrin, och att det alternativa värdet av sysselsättningen därmed skulle vara lägre än sjömanslönen. Detta kompenseras dock av att stödet driver upp lönerna i sjömanssektorn, av att stödet inte fullt täcker merkostnaderna för norskt manskap, av att en del är ersättning för obekvämt arbetstid och av att lönenivån i industrin kanske inte är representativ för en alternativ sysselsättning. Man diskuterar också eventuella goda effekter på ekonomin utanför den som direkt berörs av stödet. Här kan det inte göras några värderingar, men även om det kan finnas sådana effekter hävdar rapporten att de skulle vara blygsamma i förhållande till de negativa belopp som framräknats.

Vidare diskuteras några av de argument som även använts i Sverige för sjöfartsstödet. Man säger att effekten på sysselsättning i sjöfartssektorn är osäker, men att nettostödet primärt bidrar till att säkra fortsatt norsk sysselsättning av mindre specialiserad kompetens.

Ett annat mål gäller kompetensutveckling och att därigenom stödja rekryteringen i branschen. Man konstaterar att företag ofta investerar för lite i utbildning eftersom de får ta hela kostnaden själv medan risken finns att arbetskraften flyttar vidare till andra jobb som får delar av den positiva effekten. Detta är generellt ett argument för offentligt ansvar för utbildning. I sjöfartsfallet blir effekten sådan om sjöfolk flyttar till andra delar av det marina klustret, tex. när det gäller leveranser från andra delar av klustret till sjöfarten finns det enligt rapporten konstaterat ett sådant samband. Men det hänförs huvudsakligen till de högutbildade inom sjöfarten, och de skulle bara i begränsad omfattning försvinna om stödet togs bort. Dessutom förutsätter leveranserna att norska leverantörer är internationellt konkurrenskraftiga och om så är fallet kan de konkurrera även med leveranser till utflaggade fartyg. Vidare finns exempel på att sjöfartskompetens resulterat i innovationer inom andra delar av det maritima klustret. Återigen är dock dessa knutna till de högutbildade, varför effekten på innovationer också skulle bli begränsad utan stöd.

Man nämner också det faktum att antalet utbildningsplatser ökat kraftigt sedan stödet infördes. Om detta skulle tas bort tror

dock rapporten att det går att ordna utbildningsplatserna på ett effektivare och långt billigare sätt. Mycket kortfattat gör man också bedömningen att en eventuell utflyttning även av norska rederier skulle få mycket små effekter.

### Samhällsekonomisk analys av det svenska sjöfartsstödet i dess tidigare utformning

Hultkrantz<sup>26</sup> har gjort en samhällsekonomisk bedömning av det svenska stödet i den form det hade 1998. Han menar att som utgångspunkt för den samhällsekonomiska analysen av stödet ska man se till merkostnaden för att hålla ett fartyg under svensk flagg, jämfört med att inte göra det. Det leder till att kostnaden för TAP-anställd personal inte medför någon samhällsekonomisk merkostnad. Om den svenska arbetskraft som blir utträngd av dessa finner ny osubventionerad sysselsättning uppkommer till och med en samhällsekonomisk intäkt. De som berörs av sjöfartsstödet innebär en samhällsekonomisk kostnad som dels består i mellanskillnaden mellan svensk bruttoinkomst med och utan stöd, dels finansieringskostnaden (räknat med skattefaktor på 30 %, se föregående avsnitt).

Hultkrantz utgår från att de ombordanställdas nettolön inte påverkas av sjöfartsstödet samt från det antal personer som omfattades av stödet vid den aktuella tidpunkten. Han räknar sedan på två ytterlighetsalternativ. Det ena är att samtliga friställda får sysselsättning i andra länders handelsflottor och betalar skatt i annat land. Det andra är att samtliga friställda får ett nytt arbete i Sverige. Han gör därmed en kalkyl som gäller på lång sikt, först efter att de kortsiktiga omställningskostnaderna med eventuella perioder av arbetslöshet är passerade.

I det första alternativet består den samhällsekonomiska merkostnaden av värdet av de socialförsäkringsförmåner som de utflyttande ändå skulle komma att få från det svenska välfärdssystemet. Eftersom stödet vid denna tidpunkt täckte 70 % av socialförsäkringsavgifterna antar Hultkrantz att mellanskillnaden motsvarar detta belopp. Det betyder en kostnad på 296 miljoner till vilken kommer den ytterligare finansieringskostnaden på 30 %, totalt knappt 400 miljoner i dåvarande penningvärde.

---

<sup>26</sup> Hultkrantz (1999).

I det andra alternativet tillkommer utöver kostnaden i det första alternativet också de intäkter som samhället går miste om i form av inkomstskatt vid en alternativ svensk anställning. Den uppgår till 469 miljoner men ska inte belastas med någon skattefaktor eftersom den är självfinansierad. Den totala årliga kostnaden i det andra alternativet blir drygt 850 miljoner.

Hultkrantz nämner också kostnaderna för administration av stödet samt det faktum att berörda personer med högre utbildning skulle kunnat få något högre bruttolön i Sverigebeskattade yrken än som sjöman. Han avrundar därför intervallet för den samhällsekonomiska kostnaden något uppåt till mellan 0,4 och 0,9 miljarder per år.

### 3.3 Vår metod

Vi menar att ingen av de refererade studierna är gjorda på ett helt fullständigt sätt. Den norska studien gör en nödvändig och gedigen genomgång av hur sysselsättningen skulle påverkas av ett avskaffat stöd. Däremot är värderingen av kostnaden enligt vår mening inte tillfredställande. Den enda kostnad för stödet som tas upp är skattefaktorn, alltså snedvridningen som uppkommer i samhället av att ta in de skatter som behövs för att ge sjöfartsnäringen stöd. Skulle ingen sådan snedvridning uppkomma skulle sålunda subventioner till en bransch i ekonomin vara utan kostnad. Vi menar att man först och främst måste se själva subventionerandet som en snedvridning, givet att den inte görs för att kompensera för positiva externa effekter, något som den norska utredningen i stort sett avfärdar.

Vi håller oss i huvudsak till de principer för en analys som Hultkrantz gör. Vi menar dock att hans kvantitativa underlag är för översiktligt och att det – i likhet med den norska studien – behövs en mer detaljerad genomgång av sysselsättningseffekterna både inom olika segment av marknaden och för olika yrkeskategorier. Hultkrantz beaktar det faktum att den svenska arbetskraft som skulle friställas vid borttagandet av stödet skulle kunna flytta utomlands. Vi menar dock att det i stort sett enbart skulle kunna gälla befäl men inte manskap. Å andra sidan beaktas inte det faktum att mellan en fjärdedel och femtedel av de som i dag sysselsätts i svenskflaggade fartyg inte är svenskar utan andra EU-medborgare och filippiner.



Vi menar att nyttan av sjötransporter till och från Sverige är opåverkad av om det är svenskflaggade, svenskkontrollerade eller utländska rederiers fartyg som utför transporterna. I huvudsak stöds det av IHS/Fairplay intervjustudie<sup>27</sup>. Vidare har samma åsikt framkommit i de intervjuer vi själva gjort med svenska rederier. Eftersom de ofta har både svensk- och utlandsregistrerade fartyg i sin flotta måste de mot kund erbjuda samma kvalitet oavsett flagg. Vi stöder det också på det faktum att OM svenskflaggade fartyg skulle erbjuda bättre kvalitet så skulle köparna vara beredda att betala mer för att få denna högre kvalitet. Svensk sjöfart skulle i så fall kunna överleva med högre priser. Kvantiteten sjötransporter sker i annat fall till ett givet världsmarknadspris precis som vi beskrivit i figur 2.5 och 2.6.

### Svensk arbetskraft på svenskregistrerade fartyg

Eftersom nyttan är lika är uppgiften att beräkna den samhälls-ekonomiska merkostnad som stöden leder till. Vi menar att merkostnaden består i den snedvridning som uppkommer av att billigare utländsk arbetskraft ersätts av dyrare svensk arbetskraft vid produktionen av sjötransporttjänster. Det är vad som utgjorde ytan A i figur 2.5 och 2.6. Om den svenska arbetskraften som arbetar ombord skulle kunna skapa ett större produktionsvärde i annan sysselsättning i Sverige än ombordanställning blir den samhälls-ekonomiska kostnaden skillnaden mellan det uppkomna värdet i alternativ sysselsättning och att vara sysselsatt ombord. Vi menar att den skillnaden på marginalen<sup>28</sup> utgörs av differensen mellan sjömannens bruttolön inklusive sociala avgifter och nettolönen, enligt följande resonemang.

Normalt anser man i samhälls-ekonomiska lönsamhetskalkyler att värdet av en anställds produktion motsvaras av vad arbetsgivaren är beredd att betala, dvs. bruttolön inkl. sociala avgifter. Men i vårt fall är inte arbetsgivare beredda att ta på sig en kostnad som motsvaras mer än av nettolönen. Skulle kostnaden för svensk arbetskraft vara högre skulle redarna i stället anställa utländsk arbetskraft. Men den svenska arbetskraft som sysselsätts i sjöfartssektorn skulle i stället kunna arbeta inom andra sektorer i

---

<sup>27</sup> IHS/Fairplay (2010).

<sup>28</sup> Se vidare justeringen i slutet av kapitlet när resonemanget utvidgas till att inte enbart gälla på marginalen.

samhället och där skapa ett högre värde. Mellanskillnaden är sålunda den snedvridning stödet ger upphov till.

Vidare finns en alternativ utländsk arbetsmarknad för svenskar som skulle friställas om sjöfartsstödet togs bort. Vi anser dock att denna arbetsmarknad huvudsakligen gäller befäl. Där är å andra sidan möjligheterna goda. Ungefär hälften av de svenska befälen arbetar redan i dag i utländska fartyg, se kapitel fem. För manskap och catering är lönekostnaden för hög för att de skulle kunna konkurrera med utländsk arbetskraft. Ett undantag är inom catering, ifall svenskflaggade färjor registreras i annat land om stödet tas bort. På färjor som trafikerar Sverige skulle rederierna av språkliga och säkerhetsmässiga skäl sannolikt vilja anställa svenskar, precis som finlandsfärjorna i dag sysselsätter ett stort antal finländare.

För denna svenska arbetskraft gäller inte resonemanget som vi tillämpar på dem som har alternativ sysselsättning i Sverige. Det uppkommer inget förlorat produktionsvärde i vårt land. Men de sysselsatta personerna räknas som svenskar och ska därför ingå i en svensk samhällsekonomisk kalkyl. Om vi antar att samma internationella lönenivå<sup>29</sup> gäller vid anställning i utländskt fartyg som i svenskt, kommer de svenska personernas alternativkostnad att vara utebliven lön i utlandet. Alternativkostnaden för att anställa dessa personer på svenska fartyg blir då, precis som i fallet med om de med alternativ sysselsättning i Sverige, lika med individens bruttolön inklusive sociala avgifter.

Till den nu förklarade samhällsekonomiska merkostnaden kommer dessutom den snedvridning som uppkommer när skatter måste tas ut för att finansiera stödet (skattefaktorn). Därtill kommer kostnaderna för att administrera systemet, transaktionskostnaderna, men som vi senare ska konstatera så är de försumbara.

### Utländsk arbetskraft i svenskregistrerade fartyg

Ett särskilt metodproblem är hur man ska se på den internationella arbetsmarknad som sjöfarten har. Normalt görs samhällsekonomiska analyser just för det egna samhället, dvs. i vårt fall Sverige. Effekter och eventuella snedvridningar i andra länder

---

<sup>29</sup> För vissa befäl kan lönen ibland vara betydligt högre vid tjänst i tex. utländska kryssningsfartyg. Vi anser dock att den högre lönen i jämvikt bör motsvara individens minskade nytta av att vistas utomlands under längre perioder.

beaktas inte. I exempelvis Trafikverkets lönsamhetsbedömningar av väginvesteringar inräknas dock utländsk trafik på de svenska vägarna.<sup>30</sup> Vi har inte beaktat utlänningars nytta i våra analyser utan anser att det får ingå i kalkylerna för respektive hemland.

Omkring 1 800 EU-medborgare arbetar ombord i svenskflaggade fartyg, flertalet är finländare i färjor mellan Sverige och Finland som inregistrerats till Sverige efter att vår nettomodell utsträckts till att gälla även färjor. Därtill arbetar som ett årsgenomsnitt 800 filippiner på TAP-avtal i svenskflaggade fartyg. Den utländska arbetskraften arbetar med svenska avtal, men betalar endast en sjömansskatt till Sverige på 15 % (SINK). Rederierna betalar sociala avgifter även för dessa personer och den utländska arbetskraften har då rätt till förmåner från det svenska socialförsäkringssystemet. Rederierna återfår emellertid kostnaden för skatt och sociala avgifter för dem genom nettomodellen.<sup>31</sup>

Alternativet för dessa personer är inte att arbeta i Sverige på produktivare jobb. Därmed går vi i deras fall inte miste om något alternativt produktionsvärde. Däremot går staten miste om de högre skatteintäkter som den fått om svenskar innehaft dessa arbeten. Å andra sidan skulle staten ändå återbetalat dessa skatteintäkter till rederierna. Den samhällsekonomiska merkostnaden för den utländska arbetskraften i svenskregistrerade fartyg menar vi blir lika med kostnaden för de sociala förmåner som de personerna erhåller från staten, eftersom någon motsvarande inkomstöverföring till staten inte sker. För att finansiera dessa förmåner måste högre skatter tas ut i resten av samhället, varför kostnaden även här ska multipliceras med faktor 1,3.

Som approximation för denna merkostnad utgick Hultkrantz från skillnaden mellan inbetalda sociala avgifter och vad rederierna på den tiden fick tillbaka av dem. Sedan den rapporten skrevs har emellertid förhållandena ändrats, så att rederierna nu får tillbaka hela summan av inbetalda sociala avgifter. Och även om det får anses vara en god tanke, så är det tveksamt om den tidigare skillnaden verkligen avsåg att återspegla den kostnaden eller om det bara var vad som ansågs vara ett rimligt sjöfartsstöd.

De sociala avgifterna till staten utgör ungefär 32 % av lönekostnaden. Vi utgår från att detta påslag motsvarar kostnaden

---

<sup>30</sup> Mattsson (2006).

<sup>31</sup> I praktiken sker inga inbetalningar eller återbetalningar, utan beloppen debiteras respektive krediteras på rederiernas skattekonton.

för att tillhandahålla förmånerna. Det är dock rimligt att tänka sig att i utlandet bosatt arbetskraft inte kommer att fullt ut utnyttja de svenska sociala förmåner de är berättigade till. Vi antar därför med en något lägre kostnad och sätter merkostnaden till 25 % av bruttolönen för respektive befattningskategori.

### Rederianställda

Värderingsproblematiken har hittills gällt de ombordanställda. Men vid förändringar i antalet svenskregistrerade fartyg är det sannolikt att även antalet anställda på land inom rederierna berörs. Vissa rederier kanske lägger ner eller blir uppköpta av utländska, andra kan flytta ut hela eller delar av sin verksamhet till andra länder. Vid inregistrering av fartyg till Sverige kan det omvända inträffa.

Vi menar dock att rederierna inte direkt påverkar den samhälls-ekonomiska analysen. Givet det sjöfartsstöd som finns i dag utför rederierna en produktiv verksamhet. Det finns givetvis en alternativkostnad för de resurser som behövs för att bedriva rederiverksamhet, men det finns också en betalningsvilja för att få verksamheten utförd. Om de svenska rederierna å ena sidan finns kvar men väljer att registrera sina fartyg i andra länders register kommer ändå rederiverksamheten att bestå i Sverige. Möjligen kan vissa merkostnader uppkomma om rederierna tvingas till att starta managementbolag eller etablera någon form av annan verksamhet i det land man registrerar sina fartyg i. Vi har dock erfarit att dessa merkostnader är synnerligen blygsamma och beaktar dem därför inte i den fortsatta analysen.

Om rederierna å andra sidan lämnar Sverige försvinner såväl den nytta som de anställda tillför som kostnaden för dem. Eftersom de landanställda inte erhåller något stöd uppkommer (på lång sikt) ingen samhällsekonomisk merkostnad.

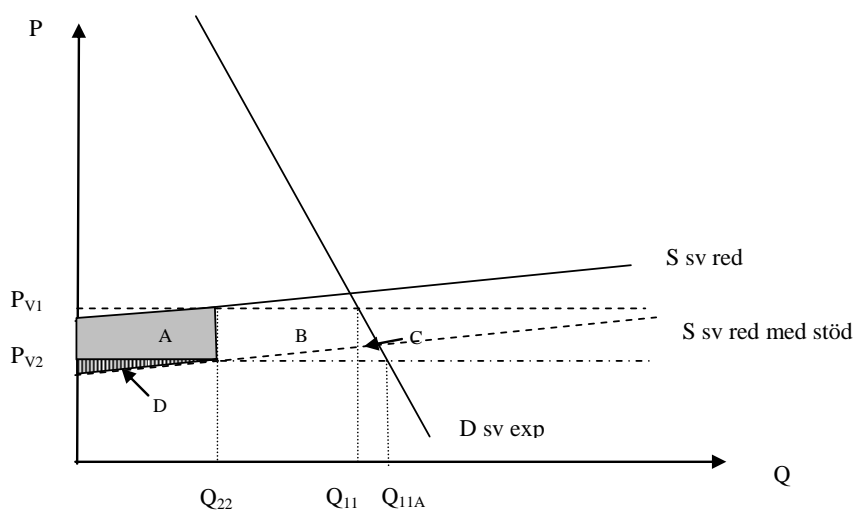
### Justering av inledningsvis framräknade värden

Som vi förklarade i kapitel 2 är det i princip ytan A i figur 2.6 som skall beräknas. Vi har ritat om figur 2.6 på ett sannolikare sätt i figur 3.2. De kostnadsprinciper vi förklarar ovan i 3.3 gäller emellertid endast på marginalen just i kvantiteten  $Q_{22}$ . Skulle vi använda de värdena för all arbetskraft som producerar  $Q_{22}$  så skulle

hela mellanskillnaden mellan utbudskurvan med och utan stöd inkluderas (A+D). Med det korrekta är bara den skuggade ytan A. Vi bedömer nämligen att priskänsligheten är mycket hög för svenska sjötransporter, eftersom konkurrensen är så stark. Utbudskurvan blir då mycket flack. En sänkning av stödet med endast 10 % skulle sannolikt halvera volymen svenska sjötransporttjänster.

Det som SKA beräknas är ytan A. Vi måste räkna bort den streckade ytan D, som vi bedömer är  $\frac{1}{4}$  av ytan A. Därför anser vi att de samhällsekonomiska kostnaderna vid volymen noll ska räknas ner med 20 % för att inte få en överskattning.

**Figur 3.2** Ytan A är den korrekta uppskattningen av den samhällsekonomiska kostnaden för dagens stöd



#### 4 Andra samhällsekonomiska motiv för sjöfartsstöd

Den oreglerade marknaden åstadkommer sällan det samhällsekonomiskt bästa utfallet. Man brukar då tala om ”marknadsmisslyckanden” i form av ofullständig information, stordriftsfördelar, externa effekter och kollektiva varor. Reglering kan då vara önskvärd och den kan ske genom att lagar och regler införs, att man direkt påverkar marknaden med exempelvis skatter eller subventioner eller att offentliga sektorn står för produktionen själv.

I sjöfartens fall är flera sådana imperfektioner förekommande. Sjöfartens miljöpåverkan är en uppenbar negativ extern effekt. Den ligger dock utanför ramen för vårt uppdrag. Att påverka en marknad är dock inte heller problemfritt, och många interventioner kan leda till problem på andra håll, så kallade ”regleringsmisslyckanden”. Det är inte lätt att genomföra helt konkurrensneutrala åtgärder. Påverkan kan lätt uppkomma på andra delar av samhället: exempelvis betyder subventioner till en viss bransch att resurser måste tas från andra delar i samhället eller att skatterna måste höjas, vilket minskar det ekonomiska utrymmet för de som beskattas.

Ingrepp brukar vanligen motiveras med att man ska motverka oönskade snedvridningar. De ska inte heller skapa nya sådana snedvridningar. Alla snedvridningar motiverar dock inte ingrepp. Om till exempel att annat land inför tullar på vår export kommer vår konkurrenskraft gentemot det landets producenter att minska och vi exporterar mindre. Det utgör en samhällsekonomisk förlust för oss. Men det motiverar inte att vi inför tullar på deras produkter för att jämna ut konkurrenskraften. Det kommer bara att ytterligare försämra för oss själva. På samma sätt, men tvärtom, förhåller det sig med stöd eller subventioner till branscher i andra länder som konkurrerar med oss. Det leder, som visades i förra avsnittet, till samhällsekonomisk vinst för oss.<sup>32</sup> Denna vinst eroderas om vi möter snedvridningen med egna stöd eller subventioner.

Ett samhällsekonomiskt relevant argument för att subventionera en viss bransch är om det finns positiva externa effekter i

---

<sup>32</sup> Motsatt uppfattning uttrycks dock i utredningen som föregick sjöfartsstödet införande 2001, där det beskrivs som ”mycket olyckligt” att andra europeiska länder subventionerar färjelinjer som därmed hotar att konkurrera ut de svenska. Den svenska sjöfartspolitik (2000) s. 46–47.

produktionen. Det innebär att verksamheten inom en sektor ger överspillningseffekter som gynnar en annan sektor. Ofta kommer dock sådana effekter att vara internaliserade. Om exempelvis svenskt sjöfolk efterfrågas i andra delar av det maritima klustret än sjöfarten borde det driva upp lönerna i branschen, vilket i sin tur ökar incitamenten för fler att söka sig till den sektorn. Marknaden löser då problemet utan att några stödåtgärder behövs.

I det här avsnittet diskuterar vi från ett samhällsekonomiskt perspektiv argument som skulle kunna motivera stöd till sjöfartssektorn. Vi har då studerat de mål som angivits och de motiv som diskuteras i olika utredningar och beslut sedan 1990-talet.

#### 4.1 Mål och motiveringar till sjöfartsstöd

I den första utredningen på 1990-talet<sup>33</sup> konstaterades att Sverige redan då hade ett högt kostnadsläge särskilt jämfört med asiatiska konkurrenter. Andra europeiska länder har svarat mot denna konkurrens genom särskilda register. I det då gällande riksdagsbeslutet från 1988 var målen att bibehålla en svensk handelsflotta av ”rimlig” (vår markering) omfattning. Orsakerna angavs vara omtanke om sjöfartsnettot, sysselsättningen och beredskapsmotivet. Trots det dåvarande stödet nådde man inte ner i en rimlig kostnadsnivå. För att skapa det menade utredningen att det var nödvändigt att sänka de svenska personalkostnaderna kraftigt.

I en utredning på senare delen av 1990-talet<sup>34</sup> konstaterades att det kostade 1,8–2,7 miljoner kronor mer per år och fartyg att segla under svensk flagg än under till exempel norsk eller holländsk. Man slog fast de gällande målen från 1996 års sjöfartspolitiska beslut som:

- effektivitetsmålet: effektiv utrikeshandel
- beredskapsmålet: trygga handeln vid krissituationer
- handelspolitiskt mål: stärka Sveriges betalningsbalans
- sysselsättningspolitiskt: skapa bestående sysselsättning för sjöfolk
- sjösäkerhets- och miljöpolitiskt mål.

---

<sup>33</sup> Ds 1992:21.

<sup>34</sup> SOU 1997:171. Citatet kommer från s. 1.

Utredningen drog i sammanfattningen slutsatsen att: ”svenskflaggade fartyg bör ges konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders för att riksdagens mål att Sverige ska ha en handelsflotta av rimlig omfattning ska kunna nås”.

Ovanstående mål kvarstår fortfarande. Regeringen har senare uttryckt det som att svensk sjöfart bör ha lika goda förutsättningar och konkurrensvillkor som övrig europeisk sjöfart.<sup>35</sup>

I propositionen<sup>36</sup> som föregick den nuvarande nettomodellen nämns därutöver också det svenska sjöfartskunnandet för sjösäkerhets- och miljöfrågor samt vår möjlighet att vara pådrivande i det internationella arbetet som skäl till ett sjöfartsstöd.

## 4.2 Samhällsekonomiska aspekter på angivna skäl till sjöfartsstöd

I det följande avsnittet diskuterar vi kort de angivna motiven ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

### Effektiviteten för den svenska utrikeshandeln

Det är oomtvistat att det är viktigt för den svenska utrikeshandeln att ha tillgång till effektiva transporter, i synnerhet sjöfart, eftersom 90 % sker med fartyg. I ett samhällsekonomiskt perspektiv anser vi att effektiviteten befrämjas av att det råder god internationell konkurrens bland de som producerar sjötransporttjänster. Som vi visade i figur 2.5 innebär de lägre världsmarknadspriserna att de svenska varuexporterande företagen kan transportera mer till ett lägre pris. Med många konkurrerande företag drivs priserna ner. Flertalet marknader kännetecknas nära nog av fullständig konkurrens, exempelvis produkttanktransporter i norra Europa. Nära 200 fartyg tillhöriga många rederier eller deras befraktningsbolag lämnar anbud på de offerter som oljebolagen erbjuder varje morgon.

De svenska varuexporterande företagen gynnas därför inte av att subventioner går till specifikt svenska rederier. Det snedvrider konkurrensen. Om svenska företag genom särskild kompetens erbjuder en bättre produkt än utländska konkurrenters, exempelvis

---

<sup>35</sup> Prop. 2008/09:170.

<sup>36</sup> Prop. 2000/01:127.



för den svenska skogsindustrins transportbehov, kommer transportköparna vara beredda att betala mer för denna produkt. Marknaden löser sålunda avgörandet själv och det finns ingen anledning att subventionera ett företag som erbjuder en bättre produkt. Någon avgörande brist på konkurrens som skulle motivera ingrepp har vi inte kunnat identifiera.

### Effekter på ”det maritima klustret”

Det maritima klustret har av Tillväxtanalys<sup>37</sup> uppskattats sysselsätta 105 000 personer. Relevant i den här analysen är dock enbart hur klustret skulle påverkas av antalet svenskregistrerade fartyg och dess bemanning. Stora delar av verksamheten inom klustret torde vara helt oberoende av sjöfartens omfattning, såsom fiske och vattenbruk. Merparten, såsom hamnar och skeppsmäklare, är vidare helt oberoende av om sjöfarten på Sverige sker med svenska eller utländska fartyg.

Det som kan motivera stöd till svenskregistrerad sjöfart är om det finns icke-internaliserade fördelar inom det maritima klustret och om dessa i så fall bäst tillgodoses genom ett sjöfartsstöd. Att sjöfarten och klustret i stort ger bidrag till BNP är i sammanhanget inte samhällsekonomiskt relevant. Oavsett vilken del i ekonomin det gäller är det inte lönsamt att ge subventioner enbart för att öka BNP. För att motivera ett stöd till svensk sjöfart med argumentet att det finns positiva externa effekter på andra delar av klustret måste dessa först påvisas. Det innebär att de gynnsamma effekterna på klustret i övrigt av något skäl inte blir internaliserade, dvs. att de som erhåller de positiva effekterna inte också betalar för dem i form av högre löner eller priser. För det andra måste det också påvisas att de är större än den finansieringskostnad på 30 % som stödet medför. För det tredje måste det också påvisas att sådana överspillningseffekter är större inom det maritima klustret än i något annat kluster i Sverige. Det är troligt att sådana effekter finns på många områden, exempelvis fordonsindustri eller IT. Först om de är större inom maritima klustret ska stöd riktas just hit.

---

<sup>37</sup> Tillväxtanalys (2010).

### Effekter på kompetensförsörjningen

Denna aspekt sammanhänger med den förra. Nautisk kompetens behövs inte bara inom sjöfarten utan inom andra delar av klustret. Inte minst gäller det inom myndigheter. Det kan vara ett argument för statliga ingripanden. Utbildning är generellt oftast en uppgift för det offentliga. Även här är dock frågan om ett stöd till sjöfarten är det samhällsekonomiskt mest effektiva sättet att uppnå önskade effekter.

Den nautiska kompetens som behövs anser vi, i likhet med den norska studien, främst finns hos befäl. Vi konstaterar senare att arbetsmarknaden är mycket god för svenska befäl, även på utländska fartyg. Därmed behövs det inte en arbetsmarknad just på svenskregistrerade fartyg för att det ska finnas tillräckligt många nautiker för att försörja det svenska behovet av kompetens i land.

Utbildning är dock en viktig fråga och här anser vi att staten har ett grundläggande ansvar för att den kommer till stånd i tillräcklig omfattning. Det gäller att erbjuda ett tillräckligt antal utbildningsplatser vid sjöbefälsskolorna samt att tillse att det finns nödvändigt antal praktikplatser i fartyg.

### Effekter på den utrikes balansen

På flera håll, bland annat som ett av målen med sjöfartspolitikerna anges de positiva effekterna på betalningsbalansen. Detta är inget samhällsekonomiskt argument. För det första så kommer betalningsbalansens saldo alltid att vara lika med noll. Snarare torde målet avse bytesbalansen. Som visades i avsnitt 2.1 så är det positivt med export, eftersom det genererar intäkter med vilka vi kan betala för importen. Men det samhällsekonomiskt korrekta är att inrikta sig på sektorer där de komparativa fördelarna finns, inte att uppnå export med hjälp av subventioner till sektorer med komparativa nackdelar.

För det andra så har Sverige sedan mitten av 1990-talet ett mycket stort exportöverskott, så till skillnad mot perioden dessförinnan existerar inget problem för vårt land med underskott i utrikeshandeln.

Argumentet saknar därför samhällsekonomisk relevans.

### Sysselsättnings- och konkurrensskäl

Av samma anledning som vad gäller den utrikes balansen är sysselsättningsargumentet i sig inget samhällsekonomiskt acceptabelt skäl för subvention. Sysselsättningen ska inte subventioneras fram utan ske i de sektorer som är konkurrenskraftiga. Däremot behöver varje marknad ges likvärdiga konkurrensvillkor. Med det åsyftas att de institutionella förutsättningarna är lika. Men det innebär inte att alla förutsättningar ska utjämnas. Om produktiviteten är högre, alternativt att löner eller andra inputpriser är lägre, ska det slå igenom i marknadspriser så att resurserna används på bästa möjliga sätt. Om man subventionerar en sektor med svag konkurrensförmåga låser man in arbetskraften på delar av ekonomin där den inte gör mest nytta. På längre sikt blir det även positivt för löneutvecklingen om arbetskraften finns i sektorer där produktiviteten är högre.

### Effekter av beredskaps/säkerhetsskäl

Enligt IHS Fairplay<sup>38</sup> står svenskregistrerade fartyg för 35 % av anlöpen på Sverige. Exkluderas färjetrafiken står de för 20 %. Samtidigt gör svenska fartyg en stor del av sina tjänster för utlandet. Sammansättningen av den svenska handelsflottan återspeglar dessutom inte strukturen på svensk utrikeshandel, utan är koncentrerad inom vissa segment. Vi saknar t ex nästan helt containerfartyg. Vår utrikeshandel sker dessutom till stor del med EU-länder - nationer vi högst osannolikt kommer i en framtida konflikt med. Många utländska fartyg som trafikerar Sverige är också registrerade i andra EU-länder.

För att skapa en svensk handelsflotta som skulle vara tillräckligt stor för att tillgodose hela behovet för den svenska utrikeshandeln skulle antalet fartyg behöva flerdubblas och spridas till fler kategorier fartyg. Den samhällsekonomiska kostnaden för detta skulle med all sannolikhet vara mångdubbelt större än värdet. Vi bedömer att beredskapsargumentet inte har någon relevans i en samhällsekonomisk kalkyl.

---

<sup>38</sup> IHS Fairplay (2010).

### Effekter på teknikutveckling för svenska förhållanden

Även om svenska rederier i dag erbjuder framgångsrika lösningar för svensk utrikeshandel som behöver specialiserade lösningar, så finns det rederier i andra länder som också har kompetens och erfarenhet av att sälja specialiserade tjänster. Om de svenskproducerade tjänsterna verkligen är överlägsna kommer också de företag som anlitar svenska rederier att vara beredda att betala mer för en tjänst som är bättre. Effekten är sålunda internaliserad och beaktas inte vidare i vår samhällsekonomiska kalkyl.

### 4.3 Slutsats

Efter att ha gått igenom argumenten för stöd till den svenska sjöfartssektorn har vi funnit att flertalet är förvånansvärt svaga. De argument som vi bedömer kan vara relevanta i ett samhällsekonomiskt perspektiv är eventuella positiva spridningseffekter inom det maritima klustret som inte är internaliserade, utbildning och kompetensförsörjning.

Vi har dock inte möjligheter att uppskatta det eventuella värdet av dessa effekter. I stället överlämnar vi värderingen till beslutsfattare. Den samhällsekonomiska nettoförlust som vi kommer fram till i senare avsnitt måste således ställas mot denna eventuella vinst.

## 5 Det nuvarande sjöfartsstödet: fartyg, personer och kostnader

I det här kapitlet redovisar vi våra kvantifieringar av dagens situation som ligger till grund för beräkningen av den samhälls-ekonomiska lönsamheten av det nuvarande sjöfartsstödet. Vi börjar med att visa antalet fartyg och därefter beräknar vi hur mycket personal som används. Slutligen redovisar vi beräkningar av kostnaderna för besättningen.

### Källor

För att beskriva utgångsläget har vi inlett med att studera de rapporter som innehåller uppgifter om antal fartyg, personal och kostnader. De kommer från Lighthouse/Redareföreningens material, Rederinämden och de utredningar som Tillväxtanalys och IHS Fairplay gjort. Det visar sig dock att uppgifterna är svårjämförbara av flera skäl. Vissa gäller årsgenomsnitt, andra situationen under en tidsperiod eller vid ett visst tillfälle. Även definitioner varierar liksom storleksgränsen för vad som ska ingå i antalet fartyg.

Vi har fått tillgång till data ur Fartygsregistret<sup>39</sup> per den 1/1 2010 som vi kompletterat med uppgifter från Rederinämden. Med detta som underlag har vi gjort egna bearbetningar av antal fartyg som är relevanta i vår analys.

Under utredningens gång har vi träffat ledningen för fem svenska rederier, vilka förutom muntliga redovisningar också försett oss med uppgifter om fartyg och om personalkostnader och andra avtalsvillkor. Vi har under arbetet stämt av fakta och av oss gjorda bedömningar med dessa samt Redareföreningen, Rederinämden, arbetstagarorganisationer med flera.

### 5.1 Antal fartyg i dagens situation

Antalet **svenskflaggade** fartyg över 300 bruttoton den 1/1 2010 anges i de officiella källorna till 210 st. Därutöver finns det fartyg som kontrolleras av svenska rederier men är registrerade i andra länders register. Det är såväl i så kallade bekvämlighetsländer såsom

---

<sup>39</sup> Lighthouse/Redareföreningen (2010b).

Panama, Bahamas och Antigua som i europeiska internationella register. Sådana finns exempelvis i Norge (NIS), Danmark (DIS), Färöarna (FAS), Malta, Nederländerna m fl. Den **svensk-kontrollerade** handelsflottan inkluderar såväl svenskflaggade som övriga av svenska rederier kontrollerade fartyg och uppgick 1/1 2010 i statistiken till 569 fartyg.<sup>40</sup>

Vissa fartyg ligger utanför den redovisningen. De är så kallade "misc" (*miscellaneous*) och utgörs av bogserbåtar, isbrytare samt fartyg för inspektion och utbildning. De utgör inte vad som normalt anses vara handelsfartyg. Om dessa läggs till blir totalsumman svenskflaggade fartyg 242 st. enligt samma källa. Inom kategorin "färjor" ingår såväl stora passagerar- och bilfärjor i internationell trafik som mindre skärgårds- och vägfärjor för exempelvis Waxholmsbolaget (om de är större än 300 brutto).

Dessa uppgifter underskattar dock antalet svenskflaggade fartyg. Det fanns under 2009 också 44 **utlandskontrollerade** fartyg som var registrerade i det svenska fartygsregistret. Här ingår tiotalet färjor som inflaggats till Sverige sedan sjöfartsstödet utvidgats till att även omfatta färjor år 2002 samt vissa tank- och torrlastfartyg.<sup>41</sup>

Tabell 5.1 visar den bearbetning vi gjort av antalet svenskregistrerade fartyg för att det ska passa som underlag till våra beräkningar. Kolumnerna visar totalt antal fartyg i respektive kategori samt antalet fartyg som var stödberättigade enligt nettomodellen den 1/1 2010.<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Lighthouse/Redareföreningen (2010a) tabell 1. Återges även av Tillväxtanalys (2010) s. 45.

<sup>41</sup> Rederinämnden, mailkorrespondens.

<sup>42</sup> Det är bara fartyg i internationell trafik som erhåller stöd, men stödet har efter särskilt beslut utökats till att omfatta även färjorna mellan Gotland och Sverige.

**Tabell 5.1 Antalet svenskregistrerade fartyg 1/1 2010 uppdelat på kategorier**

	<b>Totalt</b>	<b>Stödberättigade</b>
<b>Färjor</b>		
Stora	33	32
Skärgård	28	1
Utlandskontrollerade	10	10
<b>Lastfartyg</b>		
Bulker	4	4
Container	5	5
Torrlast	22	20
RoRo	51	50
Tankfartyg	60	57
Bogserbåt	4	4
Utlandskontrollerade	19	19
<b>SUMMA</b>	236	202
<b>Misc</b>		
Isbrytare	5	0
Inspektion	3	0
Utbildning	5	0
Bogserbåt	16	0
<b>SUMMA</b>	265	202
Under leverans 2010	6	0
<b>SUMMA registrerade fartyg</b>	271	202

*Källa: Lighthouse/Redareföreningen, Rederinämnden, egna bearbetningar*

Vi har delat upp färjorna på vad vi kallar ”stora” (i internationell trafik samt Gotlandstrafiken) och skärgårdsfärjor. Vi har lyft ut sex fartyg som ännu inte hade levererats (men ändå var registrerade) ur statistiken, då dessa inte bör påverka kalkylerna. Vi har vidare omdefinierat ett torrlastfartyg (Polfors) till utbildning. Slutligen har vi lyft ut fyra fartyg som alla erhåller stöd från kategorin ”misc”

och flyttat dem till lastfartyg. Det rör sig om en pråmdragande bogserbåt (Karl Erik) och tre offshorefartyg/isbrytare (Vikingfartygen). Av de 44 utlandskontrollerade fartygen måste 15 st. ha flaggats ut under 2009 enligt våra beräkningar (se nästa stycke). Därmed erhåller vi totalsumman 236 exklusive misc och 265 inklusive dessa. Av dessa är 71 färjor och 165 lastfartyg.<sup>43</sup>

Med samma justeringar anser vi att den totala svenskkontrollerade handelsflottan omfattar 565 handelsfartyg varav 86 är färjor och 479 lastfartyg.

**Tabell 5.2 Sammanfattning av antal svenskregistrerade fartyg**

		Totalt under 2009	1/1 2010
Svenskregistrerade (exkl. misc)	Totalt	254	236
	varav svenskkontrollerade	210	207
	varav utlandskontrollerade	44	29
Svenskkontrollerade (exkl. misc)	Totalt	569	565
	varav svenskregistrerade	210	207
	varav sjöfartsstöd	173	173
Sjöfartsstöd	Totalt	217	202
	varav svenskkontrollerade	173	173
	varav utlandskontrollerade	44	29

Källa: Lighthouse/Redareföreningen, Rederinnämnden, egna bearbetningar

### Omfattningen av dagens nettomodell

Enligt Rederinnämnden erhöll 217 fartyg stöd enligt nettomodellen under 2009.<sup>44</sup> Eftersom fartyg utregistrerats under årets lopp var det dock endast 202 fartyg som var stödberättigade vid årsskiftet. Under 2009 omfattades totalt 9 261 personer av stödet, varav 6 706 svenskar och 2 555 utländska medborgare. Av de senare var som årsgenomsnitt 805 personer på TAP-avtal. Den 1/1 2010 var 682 personer, alla filippiner, anställda enligt TAP-avtalen.

Under 2009 utbetalades 1 926 miljoner kronor i stöd enligt nettomodellen. Det innebär ett stöd på i genomsnitt 8,9 miljoner

<sup>43</sup> "Lastfartyg" är egentligen alla övriga fartyg utom färjor och inkluderar några fartyg som inte är genuina lastfartyg. Som beskrivning på kategorin har vi ändå föredragit det framför det mer oinformativa "övriga".

<sup>44</sup> Rederinnämndens redovisning till regeringen samt mailkorrespondens med Rederinnämnden.



per fartyg eller 210 000 kronor per person. Räknat på de 202 fartyg som var stödberättigade vid årsskiftet skulle totalt 1 793 miljoner utbetalats i stöd.

## 5.2 Antal personer i dagens situation

För att uppskatta antalet personer som arbetade i den svenskflaggade handelsflottan vid årsskiftet har vi använt olika källor och därifrån gjort egna beräkningar och antaganden. Resultatet av beräkningarna visas i tabell 5.3.

Tabell 5.3 Antal fartyg och beräknat antal personer 1/1 2010

<b>Antal fartyg</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor</b>	<b>Lastfartyg</b>
Svenskflaggade		236	71	165
Stödberättigade		202		
<b>Antal personer</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor</b>	<b>Lastfartyg</b>
<b>Hela besättningen</b>	Totalt	10 000	5 280	4 720
	Svenskar	7 832	4 224	3 608
	Utländska	2 168	1 056	1 112
	- varav TAP	682	0	682
<b>Befäl</b>	Totalt	3 406	1 341	2 065
	Svenskar	2 828	1 207	1 622
	Utländska	577	134	443
	- varav TAP	250	0	250
<b>Manskap</b>	Totalt	3 364	1 299	2 065
	Svenskar	2 667	1 169	1 498
	Utländska	697	130	567
	- varav TAP	389	0	389
<b>Catering</b>	Totalt	3 230	2 640	590
	Svenskar	2 337	1 848	489
	Utländska	893	792	101
	- varav TAP	43	0	43

Källa: se förklaringar i texten

Enligt sjömansregistret arbetade 12 030 personer i svenska fartyg utom i inre fart 2009.<sup>45</sup> Denna siffra bygger dock på antal som varit mönstrade någon gång under de senaste 18 månaderna. Vi bedömer den därför som överskattad och har som en rimlig siffra antagit 10 000 aktiva svenska sjömän vid beräkningstidpunkten.<sup>46</sup> Detta totalantal har varit utgångspunkten för våra vidare beräkningar. Antalet TAP-anställda totalt och som befäl är också känt<sup>47</sup>; vi har själva fördelat 90 % av de som inte är befäl som manskap i däck/maskin och 10 % inom catering.

Vi har sedan fördelat de totalt 10 000 anställda på färjor och lastfartyg.<sup>48</sup> Vi vet också andelen svenskar av totalen<sup>49</sup> och kan därmed också beräkna antalet utländska medborgare. Vi har antagit att 20 % av de anställda på färjor är utländska medborgare, då vi vet att andelen där är högre än på lastfartyg, där vi beräknat att 10 % exklusive TAP-anställda är utlänningar. På färjor finns inga TAP-anställda. Vi räknar med att ett genomsnittligt lastfartyg i den svenska handelsflottan har 16 befattningar<sup>50</sup> varav sju är befäl och nio är manskap och catering. Vi antar att i genomsnitt har varje lastfartyg två befattningar i catering och resterande är manskap på däck/maskin.

Vi har beräknat det totala antalet befäl, manskap och catering<sup>51</sup>, och då kan vi således räkna fram motsvarande antal på färjor om vi drar bort antalet i lastfartyg. Vi har därefter antagit att 90 % av befäl och manskap på både lastfartyg och färjor är svenskar. När det gäller cateringpersonalen utgår vi även här från 90 % svenskar på lastfartyg. Andelen svenskar på catering i färjor vet vi är lägre och den kan beräknas som en restpost. Det blir då 70 % svenskar, vilket förefaller vara en rimlig siffra.

---

<sup>45</sup> Lighthouse/Redareföreningen (2010a) tabell 5a.

<sup>46</sup> År 2006 var 11 000 svenskar sysselsatta i svenskregistrerade fartyg varav 9 000 ej i inre fart (Bagge 2006). Vi anser att det är rimligt att dra bort ungefär 2 000 personer från den officiella statistiken.

<sup>47</sup> Lighthouse/Redareföreningen (2010a) tabell 5a.

<sup>48</sup> Fördelningen är gjord i samma proportioner som i Tillväxtanalys (2010) s. 47 exklusive anställda i inre fart. På färjor arbetar 52,8 % och på lastfartyg 47,2 % av de anställda som ej arbetar i inre fart.

<sup>49</sup> Lighthouse/Redareföreningen (2010a) tabell 5a. 9 422 av 12 030 sjömän är svenskar.

<sup>50</sup> Det finns 4 720 totalt anställda på 165 lastfartyg, vilket gör cirka 30 personer per fartyg och med två personer per befattning blir det 15 befattningar i det genomsnittliga fartyget. Redareföreningens beräkningar utgår från ett genomsnitt på 16 befattningar per fartyg, vilket vi också använder.

<sup>51</sup> Lighthouse/Redareföreningen (2010a) tabell 5b. Enligt tabellen fanns det 4 097 befäl, 4 047 manskap och 3 886 catering. Vi har räknat med samma andelar på totalt 10 000 personer.

De svenskar som redovisas i tabellen är emellertid inte de enda svenska medborgarna som arbetar på fartyg. Det finns framförallt ett stort antal svenska befäl på utländska fartyg. Enligt en uppskattning från 2006 arbetade 3 400 svenska befäl utomlands vilket är fler än antalet på svenska fartyg. Därtill finns ett mindre antal manskap och catering, cirka 300 st.<sup>52</sup>

### Antal personer per lastfartyg

Eftersom svenska sjömän normalt arbetar halva tiden ombord och är iland halva tiden kommer antalet anställda att vara dubbelt så stort som antalet som faktiskt är ombord vid ett visst tillfälle. Därtill kommer personer med föräldraledighet etc. Tillväxtanalys räknar med 2,3 anställda per befattning ombord.<sup>53</sup> Vi har räknat med att detsamma gäller utländska medborgare i svenska fartyg, eftersom de är anställda på svenska avtal. Undantaget är de TAP-anställda som bara får lön under den tid de är ombord.

För att illustrera bemanningen på ett genomsnittligt lastfartyg med 16 befattningar visar vi i tabell 5.4 hur de anställda fördelar sig på olika befattningar med de antaganden vi gör. Till vänster visas en hypotetisk situation utan TAP-avtal och till höger dagens situation med TAP-avtal. Om nettomodellen tillämpas eller inte har ingen betydelse då inga kostnader visas.

**Tabell 5.4 Antal personer i olika befattningar per lastfartyg**

Befattning	Utan TAP-avtal		Med TAP-avtal		
	Svenskar	EES	Svenskar	EES	Filippiner
4 däcksbefäl	7,2	0,8	5,85	0,65	0,75
3 maskinbefäl	5,4	0,6	4,5	0,5	0,5
9 manskap och catering	16,2	1,8	8,1	0,9	4,5
<b>Totalt antal personer på 16 befattningar</b>	<b>28,8</b>	<b>3,2</b>	<b>18,45</b>	<b>2,05</b>	<b>5,75</b>
	<b>32</b>		<b>26,25</b>		

Utan TAP-avtal behövs två personer per befattning, vilket gör 32 personer totalt. Vi antar att 90 % per befattning är svenskar och 10 % utlänningar från andra EES-länder.

<sup>52</sup> Bagge (2006).

<sup>53</sup> Tillväxtanalys (2010).

Med TAP-avtal behövs färre personer eftersom när filippiner arbetar på TAP-avtal räcker det med en person per befattning. I tabell 5.4 antar vi att 25 % av befälen exklusive befälhavare och maskinchef samt 50 % av manskap och catering är filippiner, vilket innebär att TAP-avtalen utnyttjas fullt ut.<sup>54</sup> Av de som inte är filippiner antar vi fortfarande 90 % svenskar och 10 % utlänningar.

Våra beräkningar visar emellertid att avtalen inte utnyttjas fullt ut: vid årsskiftet skulle det medfört 949 TAP-anställda medan det faktiska antalet var 682. Ett fullt utnyttjande skulle inneburit att det totala antalet anställda på lastfartyg bara var drygt 4 300 personer medan det enligt våra beräkningar uppgick till 4 720.

### 5.3 Personalkostnader

Värderingen av den samhällsekonomiska lönsamheten tar sin utgångspunkt i de genomsnittliga lönekostnader som vi har erhållit genom intervjuer med olika rederier samt Redareföreningen. De är framräknade för ett genomsnittligt lastfartyg med 16 befattningar. Vi har antagit att samma löner gäller för de ombordanställda på färjorna. Tabell 5.5 visar vår bearbetning av dessa kostnader inklusive storleken på det stöd som fås för de olika befattningarna tack vare nettomodellen. I tabellen visas också kostnaden för filippiner som anställs på fartyg i ett svenskt internationellt register (SIS), vilket beskrivs närmare i avsnitt 6.3. Kostnaderna redovisas per månad men i våra beräkningar i kommande avsnitt har vi räknat på årskostnader.

---

<sup>54</sup> Det finns krav inom EU på att befälhavare och maskinchef skall vara från ett EES-land.

Tabell 5.5 Genomsnittliga kostnader per person och månad

Befattning		Nettolön	Inkomstskatt	Sociala avgifter	Stöd	Samhälls-ekonomisk kostnad
Befäl	svenskt	28 000	8 000	11 520	19 520	21 472
	alla utländska	30 600	5 400	11 520	16 920	12 276
Manskap och Catering	svenskt	19 000	3 000	7 040	10 040	11 044
	utländskt: EES	18 700	3 300	7 040	10 340	7 502
	utländskt: filippiner på TAP	18 700	3 300	7 040	10 340	7 502
	utländskt: filippiner i SIS	12 750	2 250	4 800	7 050	5 115

Källa: egen bearbetning av uppgifter från rederier och Redareföreningen

Kostnaden för befälen har vi räknat som ett genomsnitt av de olika befattningarna.<sup>55</sup> Eftersom de svenska befälen har en konkurrenskraftig lön internationellt sett har vi räknat med att alla befäl (svenskar, andra EES-medborgare, filippiner på TAP-avtal samt alla befäl som anställs på fartyg i ett SIS) har samma lön. Däremot skiljer sig inkomstskatten åt då de svenska sjömännen skattar enligt skattetablell 29 medan de utländska sjömännen inklusive TAP-anställda betalar särskild inkomstskatt (SINK) på 15 %. Detta gäller även manskap och catering. De sociala avgifterna utgör 32 % av bruttolönen för samtliga anställda.

Den sista kolumnen i tabellen ovan visar de samhällsekonomiska kostnaderna per person och månad som vi använder oss av i våra beräkningar. Här har vi även gjort den justering av kostnaden som förklarades i avsnitt 3.3. Den totala samhällsekonomiska kostnaden är inte stödet per person gånger antal personer. För att inte erhålla den överskattning av kostnaden som detta medför, multiplicerar vi kostnaden per person med 0,8.<sup>56</sup> Till det kommer finansieringskostnaden på 30 %.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Vi utgår från en bruttolön för befälhavare på 50 000 kronor, maskinchef 47 000 kronor, överstyrman/första maskinist 35 000 kronor, andra styrman/andra maskinist 28 000 kronor.

<sup>56</sup> På så vis räknar vi bara med ytan A men inte ytan D enligt figur 3.2.

<sup>57</sup> För svenskar gäller att kostnaden är stödet multiplicerat med 0,8 plus stödet multiplicerat med skattefaktorn 0,3. För de utländska sjömännen är istället den samhällsekonomiska kostnaden 0,8 multiplicerad med de sociala avgifterna, som dessutom i detta fall antas utgöra endast 25 % i stället för 32 % av bruttolönen, plus finansieringskostnaden på 0,3 gånger hela stödet.

### Transaktionskostnader för att administrera stödet

Utöver den samhällsekonomiska kostnaden för den snedvridning som stödet ger upphov till i ekonomin tillkommer transaktionskostnaderna för administrationen av stödet. Detta avser då lönekostnaderna för de anställda på Rederinämnden samt de i rederierna anställda som hanterar ansökningarna. Vi ser dock att det högst rör sig om ett par miljoner och sett till de övriga kostnaderna är de så pass små att vi, på samma sätt som man gjorde i den norska studien, väljer att bortse från dem. TAP-avtalen är avtal mellan arbetsmarknadens parter och vi bedömer att även kostnaden för att administrera dessa är försumbar i detta avseende.

## 6 Alternativa utformningar av sjöfartsstöd

I det här kapitlet redovisar vi våra beräkningar av antal fartyg och personer i de tre alternativ som vi också analyserar: enbart nettomodellen, inget stöd alls samt ett svenskt internationellt register (SIS). Kostnaderna som redovisades i tabell 5.5 gäller även alternativen med enbart nettomodell och utan stöd. Hur den samhällsekonomiska kostnaden i SIS har beräknats visas i avsnitt 6.3.

### 6.1 Enbart nettomodell

Om TAP-avtalen försvinner kommer direkt de 682 TAP-anställda att bli av med sina anställningar. TAP-anställda finns i dag på 94 fartyg.<sup>58</sup> Vi bedömer att inget av dessa fartyg skulle klara att konkurrera med utländska fartyg om man i stället för de TAP-anställda skulle ha helsvensk besättning. Om man i stället skulle ha utländsk besättning skulle de vara anställda på precis samma villkor och därmed kosta lika mycket. Redan i dag är konkurrenskraften svag för de svenska fartygen och en sådan kostnadsökning bedömer vi skulle slå ut dem.<sup>59</sup> Det är dock enbart lastfartyg som berörs eftersom det inte finns TAP-anställda i färjor.

Det innebär att utan TAP-avtal skulle det återstå 71 svenskregistrerade lastfartyg. Vi har räknat med lika många personer per lastfartyg som för de 165 fartygen i dagens situation. Därefter har vi behållit samma antaganden om fördelning på olika befattningar och nationaliteter. Kolumnen för färjor blir oförändrad eftersom de inte påverkas.

---

<sup>58</sup> Rederinämdnen, mailkorrespondens.

<sup>59</sup> Man skulle tom. kunna tänka sig ännu fler fartyg än de som faktiskt har TAP-anställda i dag. Rederierna kan fördela de TAP-anställda ojämnt över sin flotta och kan ha vissa fartyg med helsvensk besättning och vissa med en stor andel TAP-are. Skulle dessa försvinna försämras hela rederiets lönsamhet och dagens helsvenskt bemannade fartyg slås också ut från marknaden.

Tabell 6.1 Antal fartyg och beräknat antal personer med enbart nettomodell

<b>Antal fartyg</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor</b>	<b>Lastfartyg</b>
Svenskflaggade		142	71	71
Stödberättigade		108		
<b>Antal personer</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor</b>	<b>Lastfartyg</b>
<b>Hela Besättningen</b>	Totalt	7 311	5 280	2 031
	Svenskar	6 039	4 224	1 815
	Utländska	1 272	1 056	216
	- varav TAP	0	0	0
<b>Befäl</b>	Totalt	2 229	1 341	889
	Svenskar	2 001	1 207	794
	Utländska	229	134	95
	- varav TAP	0	0	0
<b>Manskap</b>	Totalt	2 188	1 299	889
	Svenskar	1 963	1 169	794
	Utländska	225	130	95
	- varav TAP	0	0	0
<b>Catering</b>	Totalt	2 894	2 640	254
	Svenskar	2 075	1 848	227
	Utländska	819	792	27
	- varav TAP	0	0	0

Källa: se förklaringar i texten.

Utan TAP-avtal skulle det totala antalet anställda minska med 27 % jämfört med i dag. Antalet svenskar minskar med 23 % och antalet utlänningar med 41 %. Minskningarna sker enbart på lastfartygen, där knappt hälften av dagens anställda blir kvar.

## 6.2 Inget sjöfartsstöd

Det här alternativet är vårt referensalternativ, det som de övriga alternativen kommer att jämföras med. Ursprungligen hade vi avsikt att beräkna ett särskilt alternativ med bara TAP-avtal men utan nettomodell. Vi har dock kommit fram till att enbart TAP-



avtal skulle vara otillräckligt för att rädda kvar fartyg i svenskt register. Detta alternativ kan således även ses som en beskrivning av förhållandena utan nettomodell.

Utan någon form av stöd skulle i stort sett hela den svenskregisterade handelsflottan slås ut beroende på de kostnadskillnader som visades redan i tabell 1.1. Vi bedömer att alla de 32 storfärjorna som får stöd utom de fyra gotlandsfärjorna samt de tio utlandskontrollerade färjorna försvinner från svenskt register. Återstår gör alltså endast de 28 vi klassificerat som skärgårdsfärjor, gotlandsfärjorna och en storfärja (Skåne) som inte omfattas av något stöd i dag. Av lastfartygen har vi efter en genomgång av skeppslistan bedömt att alla utom sju försvinner från svenskt register. De fartygen är förhållandevis små, och därför har vi räknat med två färre befattningar i dessa fartyg. Övriga antaganden om fördelning är desamma som tidigare.

Vad gäller antalet personer i färjor har vi räknat med ett genomsnittligt antal på 110 personer i de storfärjor som försvinner utan stöd.<sup>60</sup> Antalet anställda minskar därför med 110 personer gånger 38 färjor. Det totala antalet anställda på färjor minskar med 4 180 personer från 5 280 till 1 100. Eftersom de återstående färjorna (med ett undantag) går i inrikes trafik antar vi att alla anställda är svenskar. Vi har sedan räknat med att andelarna befäl, manskap och catering är på samma sätt som tidigare, även om de återstående färjorna kan vara något mindre i storlek och därmed skulle kunna ha en något annorlunda fördelning.

---

<sup>60</sup> Bemanningen varierar mellan storfärjor som har eller inte har övernattning. Gotlandsfärjorna har i genomsnitt 90 personer per färja (360 årsanställda på fyra färjor enligt [www.destinationgotland.se](http://www.destinationgotland.se)) och Stena Line har enligt uppgifter från rederiet ungefär 130 personer per färja.

Tabell 6.2 Antal fartyg och beräknat antal personer utan sjöfartsstöd

<b>Antal fartyg</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor</b>	<b>Lastfartyg</b>
Svenskflaggade		40	33	7
Stödberättigade		0		
<b>Antal personer</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor</b>	<b>Lastfartyg</b>
<b>Hela besättningen</b>	Totalt	1 300	1 100	200
	Svenskar	1 279	1 100	179
	Utländska	21	0	21
	- varav TAP	0	0	0
<b>Befäl</b>	Totalt	367	279	88
	Svenskar	358	279	78
	Utländska	9	0	9
	- varav TAP	0	0	0
<b>Manskap</b>	Totalt	358	271	88
	Svenskar	349	271	78
	Utländska	9	0	9
	- varav TAP	0	0	0
<b>Catering</b>	Totalt	575	550	25
	Svenskar	572	550	22
	Utländska	3	0	3
	- varav TAP	0	0	0

Källa: se förklaringar i texten.

Utan sjöfartsstöd skulle det totala antalet anställda minska med nästan 90 % jämfört med i dag. Eftersom de kvarvarande fartygen i huvudsak är skärgårdsfärjor kommer den utländska arbetskraften nästan hela att försvinna, medan antalet svenskar minskar med 84 %.

### 6.3 Svenskt internationellt register

De alternativ vi hittills studerat har varit dagens situation eller varianter på det befintliga stödet. Men vi har också beräknat effekterna av ett hypotetiskt svenskt internationellt register, som vi kallar SIS.

Vi vet inte hur ett hypotetiskt framtida sådant register skulle utformas. Vi har i den här rapporten utgått från de förhållanden som gäller i de internationella register som finns i några av våra grannländer. Men det är naturligtvis möjligt att konstruera andra scenarier för ett SIS. Vårt exempel innebär att rederierna fritt kan anställa personal från olika länder och på respektive lands lokala avtal. Vi antar också att i likhet med andra internationella register en nettomodell fortfarande tillämpas. Vi antar att denna modell omfattar såväl svensk som utländsk arbetskraft. Det innebär samma nettomodell som den nuvarande svenska, liksom i det danska internationella registret, men inte som i det norska där stödet bara omfattar norrmän. Vi bedömer denna variant som mest sannolik. Vidare utgår vi från att det fortfarande finns ett ”vanligt” svenskt register i vilket fartyg av det slag som inte omfattas av den nuvarande nettomodellen registreras.

I tabell 6.3 visas det antal personer som behövs i olika befattningar i de två olika registren enligt vår bedömning. För fartygen i det svenska registret går det åt lika många personer som i dagens situation utan TAP-avtal. För fartygen i SIS räknar vi med att 50 % av befälen exklusive befälhavare och maskinchef samt 100 % av manskap och catering är filippiner. Av de övriga antar vi liksom tidigare att 90 % är svenskar och 10 % andra EES-medborgare. Jämfört med dagens TAP-avtal minskar bemanningen för ett genomsnittsfartyg i SIS från 26,25 till 20,5 personer beroende på den större andelen filippiner.

**Tabell 6.3 Antal personer i olika befattningar per lastfartyg i SIS**

Befattning	Svenskt register		SIS		
	Svenskar	EES	Svenskar	EES	Filippiner
4 däcksbefäl	7,2	0,8	4,5	0,5	1,5
3 maskinbefäl	5,4	0,6	3,6	0,4	1
9 manskap och catering	16,2	1,8	0	0	9
<b>Totalt antal personer på 16 befattningar</b>	<b>28,8</b>	<b>3,2</b>	<b>8,1</b>	<b>0,9</b>	<b>11,2</b>
	<b>32</b>		<b>20,5</b>		

Vi vet inte säkert hur många fartyg som skulle komma att registreras i ett SIS. Det har visserligen sagts från olika rederier att om fartyg som redan utflaggats ska inregistreras i Sverige igen så måste villkoren i SIS vara klart bättre än i alternativa register med

tanke på transaktionskostnaderna för att byta. Klassningskostnader och beskattning av rederierna spelar också in. Men vi tror att även om rederierna inte återregistrerar sina befintliga fartyg så kommer på lång sikt antalet ändå att öka. Rederierna köper och säljer fartyg i betydande omfattning och med attraktiva villkor skulle nya fartyg komma att registreras i Sverige över tiden.

För att hantera osäkerheten i antalet fartyg i ett SIS har vi räknat på tre hypotetiska alternativ. Det första kallar vi lågalternativet och innebär att inga nya fartyg inregistreras. Antalet svenskregistrerade fartyg blir detsamma som i dag. Det andra kallar vi medelalternativet och det tredje högalternativet. Det senare består i att samtliga de i dag svenskkontrollerade fartygen på sikt registreras i Sverige. Medelalternativet ligger mitt emellan låg- och högalternativen. Vi vill betona att även om antalet skulle kunna bli ännu större än i högalternativet, om ännu fler fartyg inflaggas, bedömer vi den rimligaste storleken någonstans mellan låg- och medelalternativet.

I ett tänkt SIS utgår vi ifrån att lönekostnaden för manskap och catering för personer från Sverige och andra EES-länder skulle vara densamma som i dag då de lokala avtal som träffas inte kan sämre än de som redan finns. För singaporianer och filippiner räknar vi dock med en lite lägre kostnad för rederierna då så faktiskt är fallet i andra internationella register i dag, se tabell 5.5. Vi antar även att skattesatserna skulle vara samma som i dag, även om det är möjligt att det vid ett förverkligande av ett SIS faktiskt skulle kunna skilja sig avsevärt från dagens avtal.

Den samhällsekonomiska kostnaden, däremot, skiljer sig åt. Ju fler personer som anställs i den svenska sjöfarten, desto större blir den samhällsekonomiska kostnaden per person. Det beror på att om fler personer tas från alternativ sysselsättning, desto högre värde har dessa personer i sitt alternativa jobb. Det förklarar varför utbudskurvan i figur 3.2 lutar uppåt: alternativkostnaden ökar ju fler personer som sätts in i sjöfartssektorn. Ytan A blir större allteftersom kvantiteten ökar.

Tidigare multiplicerade vi stödet med faktor 0,8 för att undvika att räkna med ytan D. Det gäller fortfarande i lågalternativet, då kvantiteten i det alternativet är oförändrad. Med antagande om att utbudskurvan är linjär, som i figur 3.2, har vi beräknat motsvarande justering i medelalternativet till 0,95 och i högalternativet till 1,1.

Tabell 6.4 Samhällseconomiska kostnader per person och månad

Befattning		Samhällseconomisk kostnad		
		SIS låg	SIS medel	SIS hög
Befäl	Svenskt	21 472	24 400	27 328
	alla utländska	12 276	13 626	14 976
Manskap och catering	svenskt	11 044	12 550	14 056
	utländskt: EES	7 502	8 327	9 152
	utländskt: filippiner i SIS	5 115	5 678	6 240

I tabell 6.4 visas den samhällseconomiska kostnaden för de tre alternativen i SIS. Den bygger på samma lönekostnader som visades i tabell 5.5, men den samhällseconomiska kostnaden som visades i den tabellen gällde dagens situation.

### Lågalternativet

Vi har delat upp fartygen på de som skulle ingå i SIS och de som skulle registreras i det inhemska registret. De 71 färjorna fördelar sig så att de 33 skärgårdsfärjorna inklusive Gotlandsfärjor registreras i det svenska registret och övriga 38 storfärjor i det internationella. Av de 165 lastfartygen räknar vi med att de sju som skulle kvarstå utan stöd placeras i det svenska och övriga 158 i SIS.

Bemanningen i de färjor och lastfartyg som placeras i det svenska registret blir densamma som i alternativet utan stöd. För lastfartygen i SIS utgår vi från antalet personer som visades i tabell 6.3.

För färjorna i SIS räknar vi som tidigare för storfärjor med 110 personer totalt, vilket ger 4 180 personer. För befäl, manskap och catering har vi beräknat deras andelar av den totala besättningen i storfärjor i dag och fördelat de nu 4 180 anställda med samma andelar. Vi har antagit att i alla tre kategorier fördelar sig personalen på hälften svenskar och hälften utländska medborgare. Inga är filippiner. Vi bedömer att på färjor mellan Sverige och ett annat land kommer av säkerhets- och språkliga skäl personalen huvudsakligen att vara från Sverige och det andra land färjan trafikerar.

Tabell 6.5 Antal fartyg och beräknat antal personer i SIS lågalternativ

<b>Antal fartyg</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor SIS</b>	<b>Lastfartyg SIS</b>	<b>Färjor Svenskt</b>	<b>Lastfartyg Svenskt</b>
Svenskflaggade		236	38	158	33	7
Stödberättigade		202				
<b>Antal personer</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor SIS</b>	<b>Lastfartyg SIS</b>	<b>Färjor Svenskt</b>	<b>Lastfartyg Svenskt</b>
<b>Hela besättningen</b>	Totalt	8 719	4 180	3 239	1 100	200
	Svenskar	4 649	2 090	1 280	1 100	179
	Utländska	4 071	2 090	1 959	0	21
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Befäl</b>	Totalt	3 245	1 061	1 817	279	88
	Svenskar	2 168	531	1 280	279	78
	Utländska	1 077	531	537	0	9
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Manskap</b>	Totalt	2 493	1 028	1 106	271	88
	Svenskar	863	514	0	271	78
	Utländska	1 630	514	1 106	0	9
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Catering</b>	Totalt	2 981	2 090	316	550	25
	Svenskar	1 618	1 045	0	550	22
	Utländska	1 364	1 045	316	0	3
	- varav TAP	0	0	0	0	0

SIS lågalternativ har lika många fartyg som i dagens situation, men det totala antalet svenskar har minskat med 40 % medan antalet utlänningar har ökat med 88 %. Det totala antalet anställda har minskat med 13 %. Hela minskningen uppkommer på lastfartygen eftersom fler är anställda bara under den tid de är ombord. Eftersom utlänningar är anställda på lokala villkor försvinner TAP-avtalen. På färjor är det totala antalet anställda oförändrat, men det är en större andel utlänningar i storfärjorna.

### Medelalternativet

I medelalternativet utgår vi från att antalet fartyg ökar från 236 till 415. Vi har räknat med att hälften av de svenskkontrollerade men inte svenskegistrerade färjorna och lastfartygen flaggas in i det

svenska internationella registret. Fördelning på befattning och nationalitet är gjord på samma sätt som i lågalternativet.

**Tabell 6.6 Antal fartyg och beräknat antal personer i SIS medelalternativ**

<b>Antal fartyg</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor SIS</b>	<b>Lastfartyg SIS</b>	<b>Färjor Svenskt</b>	<b>Lastfartyg Svenskt</b>
Svenskflaggade		415	51	324	33	7
Stödberättigade		381				
<b>Antal personer</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor SIS</b>	<b>Lastfartyg SIS</b>	<b>Färjor Svenskt</b>	<b>Lastfartyg Svenskt</b>
<b>Hela besättningen</b>	Totalt	13 507	5 555	6 652	1 100	200
	Svenskar	6 685	2 778	2 628	1 100	179
	Utländska	6 823	2 778	4024	0	21
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Befäl</b>	Totalt	5 509	1 410	3 732	279	88
	Svenskar	3 691	705	2628	279	78
	Utländska	1 818	705	1103	0	9
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Manskap</b>	Totalt	3 997	1 367	2 272	271	88
	Svenskar	1 032	683	0	271	78
	Utländska	2 964	683	2 272	0	9
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Catering</b>	Totalt	4 002	2 778	649	550	25
	Svenskar	1 961	1 389	0	550	22
	Utländska	2 041	1 389	649	0	3
	- varav TAP	0	0	0	0	0

Antalet stödberättigade fartyg ökar från 202 till 381. Vi räknar med att alla fartyg som flaggas in till SIS kommer att erhålla stöd. Antalet fartyg har ökat med 76 %. Jämfört med i dag har antalet anställda ökat med 35 % och jämfört med lågalternativet med 55 %. Den utländska arbetskraften ökar mer och i det här alternativet kommer fler utlänningar än svenskar att vara anställda.

## Högalternativet

I högalternativet utgår vi från att alla de 565 fartyg som i dag är svenskkontrollerade samt de 29 utlandskontrollerade kommer att bli registrerade i något av de svenska registren (det behöver dock inte nödvändigtvis vara precis de fartyg som ingår i dag). Fördelning på befattning och nationalitet är gjort på samma sätt som tidigare med undantag för vissa storfärjor. En del av de storfärjor som flaggas in går i trafik mellan andra länder än Sverige och har i dag inte svensk besättning. Vi bedömer att det i huvudsak kommer att förbli så även om fartygen i sig registreras i Sverige. Efter en genomgång av registret har vi funnit att sex färjor trafikerar Sverige och 19 inte gör det. För de sex som trafikerar Sverige räknar vi åter med att hälften av besättningen är svensk. För de 19 som inte trafikerar Sverige bedömer vi att 20 % av befälen och inget av manskap eller catering är svenskar.



Tabell 6.7 Antal fartyg och beräknat antal personer i SIS högalternativ

<b>Antal fartyg</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor SIS</b>	<b>Lastfartyg SIS</b>	<b>Färjor Svenskt</b>	<b>Lastfartyg Svenskt</b>
Svenskflaggade		594	63	491	33	7
Stödberättigade		560				
<b>Antal personer</b>		<b>Totalt</b>	<b>Färjor SIS</b>	<b>Lastfartyg SIS</b>	<b>Färjor Svenskt</b>	<b>Lastfartyg Svenskt</b>
<b>Hela besättningen</b>	Totalt	18 296	6 930	10 066	1 100	200
	Svenskar	7 782	2 526	3 977	1 100	179
	Utländska	10 514	4 404	6 088	0	21
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Befäl</b>	Totalt	7 773	1 760	5 647	279	88
	Svenskar	5 055	721	3 977	279	78
	Utländska	2 718	1 039	1 669	0	9
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Manskap</b>	Totalt	5 500	1 705	3 437	271	88
	Svenskar	944	595	0	271	78
	Utländska	4 556	1 110	3 437	0	9
	- varav TAP	0	0	0	0	0
<b>Catering</b>	Totalt	5 022	3 465	982	550	25
	Svenskar	1 783	1 210	0	550	22
	Utländska	3 240	2 255	982	0	3
	- varav TAP	0	0	0	0	0

Antalet svenskflaggade fartyg blir i högalternativet 2,5 gånger så stort som i dag. Jämfört med dagens situation kommer 83 % fler att arbeta i svenskflaggade fartyg. Antalet svenskar är dock fortfarande en procent mindre än i dag.

## 7 Resultaten av den samhällsekonomiska analysen

Efter de beräkningar av antal fartyg, personer och kostnader som redovisats i de föregående kapitlen presenterar vi i det här kapitlet resultaten av de samhällsekonomiska kalkylerna för de tre jämförelserna. Sist i kapitlet sammanfattar vi resultaten av vår känslighetsanalys, dvs. där vi varierat olika antaganden för att se i vilken grad de påverkar resultaten.

Samtliga jämförelser görs på vad vi kallar lång sikt. Det betyder att vi jämför det alternativ vi studerar med referensalternativet och bortser från de kortsiktiga omställningskostnaderna. Vid en minskning av sjöfartssektorn uppstår det på kort sikt arbetslöshet. I enlighet med vad som normalt görs i samhällsekonomiska kalkyler räknar vi dock med att arbetskraften erhåller annan sysselsättning i sinom tid. Det torde vara orealistiskt att en genomsnittlig sjöman som inte behåller sin sysselsättning förblir arbetslös i all framtid. På samma sätt torde det ta viss tid att utöka antalet anställda, men även här görs jämförelsen efter den tidsperiod som åtgår för att uppnå den större volymen.

### 7.1 Dagens situation

För att klargöra hur vi har fått fram nedanstående samhällsekonomiska kostnader ges här de svenska befälen som ett exempel. Dessa har alternativ sysselsättning både i Sverige och i utlandet men som redan konstaterats i avsnitt 3.3 värderas de likadant oavsett situation. Kostnaden för dem har erhållits på följande sätt: först genom att ta skillnaden mellan antalet svenska befäl i dag (2 828) och i en situation med inget sjöfartsstöd (358) och sedan multiplicera med den samhällsekonomiska kostnaden för svenskt befäl i tabell 5.5, vilket även multipliceras med 12 för att få den årliga kostnaden. I den samhällsekonomiska kostnaden ingår redan justeringen för ytan A samt skattefaktorn. Övriga kostnader i tabellen nedan har erhållits på samma sätt.

**Tabell 7.1 Årlig samhällsekonomisk förlust i dagens situation (i miljoner kronor)**

	Totalt	Svenskar	Utlänningar
Hela besättningen	1 403	1 178	226
Befäl	720	637	84
Manskap	369	307	62
Catering	314	234	80

Som kan utläsas ur tabell 7.1 innebär alltså dagens stöd på knappt 1,8 miljarder<sup>61</sup> en samhällsekonomisk förlust på 1,4 miljarder kronor. Varje satsad krona i stöd innebär således en förlust på 0,78 kronor. Det befintliga sjöfartsstödet är med andra ord olönsamt för samhället. Förlusten fördelar sig på färjor med 633 miljoner och lastfartyg med 771 miljoner.

Befälen står för huvuddelen av den samhällsekonomiska förlusten men betydligt mindre än hälften (34 %) av besättningen. Det beror på att deras värde i alternativ sysselsättning är betydligt större än för manskap och catering, vilket visas av att skillnaden mellan bruttolön inklusive sociala avgifter och nettolön är avsevärt större för befälen. Svenskar står för 84 % av förlusten trots att de endast står för 78 % av den totala besättningen. Alternativkostnaden för svenskar är som tidigare förklarats högre än för utlänningar (oavsett om de är filippiner eller andra EES-medborgare).

## 7.2 Enbart nettomodell

Kostnaden i denna jämförelse har räknats fram på samma sätt som beskrivits i ovanstående avsnitt.

**Tabell 7.2 Årlig samhällsekonomisk förlust med enbart nettomodell (i miljoner kronor)**

	Totalt	Svenskar	Utlänningar
Hela besättningen	962	836	125
Befäl	456	423	32
Manskap	233	214	19
Catering	273	199	73

<sup>61</sup> År 2009 var stödet 1,9 miljarder. För vår omräkning, se avsnitt 5.1

Jämfört med dagens situation där den samhällsekonomiska förlusten är 1,4 miljarder kronor skulle en situation med enbart nettomodell och således utan TAP-avtal innebära att den samhällsekonomiska förlusten blir 442 miljoner mindre. Förekomsten av TAP-avtal ökar sålunda den samhällsekonomiska förlusten, eftersom antalet fartyg då blir fler. Skulle antalet fartyg vara detsamma som i dag men bemanningen ske med enbart svenskar skulle förlusten bli ännu större än förlusten i dag.

### **7.3 Svenskt internationellt register**

För effekterna av införandet av ett SIS har vi som förklarades i kapitel sex räknat på tre olika alternativ. Uträkningarna för den samhällsekonomiska kostnaden av dessa skiljer sig mot de två tidigare jämförelserna då EES-medborgarna och filippinerna på manskapssidan i ett SIS inte skulle ha samma lön, vilket konstaterades tidigare. Den totala kostnaden för utländskt manskap inklusive catering består därför av två delar – EES-medborgare ombord på färjorna och filippinsk arbetskraft på lastfartygen som arbetar till en lägre lön. Resultaten i tabell 7.3 är baserade på de samhällsekonomiska kostnaderna som visades i tabell 6.4.

Tabell 7.3 Årlig samhällsekonomisk förlust i SIS (i miljoner kronor)

		SIS		
		Låg	Medel	Hög
<b>Hela besättningen</b>	Totalt	1 058	1 990	2 989
	svenskar	673	1 288	1 802
	utlänningar	385	702	1 187
<b>Befäl</b>	Totalt	624	1 272	2 027
	svenskar	466	976	1 541
	utlänningar	157	296	487
<b>Manskap</b>	Totalt	182	326	480
	svenskar	68	103	100
	utlänningar	114	223	379
<b>Catering</b>	Totalt	252	392	482
	svenskar	139	209	160
	utlänningar	113	183	321

I ett scenario med SIS, baserat på lågalternativet, skulle den samhällsekonomiska förlusten vara 345 miljoner kronor (25 %) mindre än vad den är i dag trots att det rör sig om lika många fartyg. Det beror på att en större andel utlänningar nu finns i besättningen och de har en mindre samhällsekonomisk kostnad.

I medelalternativet skulle den samhällsekonomiska förlusten vara 587 miljoner (42 %) större än i dagens situation och i högalternativet skulle bli 1 586 miljoner (113 %) större än vad den är i dag. Med andra ord ökar den samhällsekonomiska förlusten ju fler fartyg som flaggas in i det svenska registret.

#### 7.4 Känslighetsanalys

De beräkningar som visats för de tre alternativen bygger på de värden som vi redovisat i kapitel fem och sex. Det finns vissa osäkerheter förknippade med dem. För att testa hållbarheten i resultaten har vi genomfört ett antal känslighetsanalyser. Dessa redovisas i appendix.

De två värden som har någon större påverkan på resultaten är skattefaktorn och justeringen för ytan A. Om skattefaktorn helt utelämnas minskar den samhällsekonomiska förlusten i dagens situation med 30 % och med ett ytterlighetsantagande om en justering av ytan A med 0,5 i stället för 0,8 minskar förlusten med 26 %. Kombinerar dessa båda antaganden minskar förlusten med 56 %. Vår bedömning är dock att man ska ha med den använda skattefaktorn och att justeringen för ytan A bör ligga i intervallet 0,7–0,9. Alla övriga känslighetsanalyser ger liten påverkan på slutresultatet.

## 8 Slutsatser

### 8.1 Samhällsekonomiska effekter av de olika stödmodellerna

I tabell 8.1 har vi sammanfattat effekterna i de fem alternativ vi jämfört. Som vi kunde förutse från den teoretiska analysen leder alla former av stöd till en samhällsekonomisk förlust. Dagens situation leder enligt våra beräkningar till en samhällsekonomisk förlust på 1,4 miljarder.

**Tabell 8.1 Jämförelse mellan de olika alternativen**

	Alternativ				
	<i>Dagens situation</i>	<i>Enbart nettomodell</i>	<i>SIS lågalternativ</i>	<i>SIS medelalternativ</i>	<i>SIS högalternativ</i>
Samhällsekonomisk förlust (milj)	1 403	962	1 058	1 990	2 989
Svenskregistrerade fartyg	236	142	236	415	594
Anställda svenskar	7 832	6 039	4 649	6 685	7 782
utlänningar	2 168	1 272	4 071	6 823	10 514

Skulle TAP-avtalen försvinna skulle den samhällsekonomiska förlusten minska med en tredjedel. Det beror på att stora delar av den svenskregistrerade handelsflottan då slås ut och snedvridningen blir mindre. TAP-avtalen upprätthåller sysselsättningen för knappt 2 000 svenska sjömän och behåller minst 94 svenska handelsfartyg. Färjorna berörs inte. Vi har dock konstaterat att dagens TAP-avtal inte utnyttjas fullt ut och att närmare 40 % fler skulle kunna arbeta inom dessa avtal i dag.

Om man i stället tänker sig att TAP-avtalen skulle utökas till att gälla en större andel av besättningen än i dag skulle det minska den samhällsekonomiska förlusten vid ett givet antal fartyg. För varje befattning där en TAP-anställd ersätter svensk besättning minskar den samhällsekonomiska kostnaden med cirka 200 000 kronor per år. Om däremot det leder till att antalet svenskregistrerade fartyg ökar motverkas effekten av fler såväl svenska som utländska anställda.

Vi har konstruerat lågalternativet i SIS så att antalet fartyg förblir detsamma som i dag. Man kan då konstatera att det vore ett mindre ineffektivt sätt att behålla dagens antal fartyg. Ett annat sätt att uttrycka det är att till samma samhällsekonomiska förlust skulle

man kunna få en större svenskflaggad handelsflotta. Vi har konstaterat att ett mål är en svensk handelsflotta av ”rimlig” storlek, även om det inte alls framgår vad som är en sådan. Den samhällsekonomiska förlusten minskar med en fjärdedel i SIS vid oförändrat antal fartyg. Effekten blir dock att bemanningen ändras så att 3 200 svenska sjömän förlorar anställningen. I stället ökar antalet utländska sjömän med knappt 2 000.

Vi kan dock inte säga hur effekten blir på antalet fartyg om ett SIS införs. Ju fler fartyg som registreras i den svenska handelsflottan, desto större blir den samhällsekonomiska förlusten. Skulle motsvarande antal fartyg bli svenskregistrerade som i dag totalt kontrolleras av svenska rederier skulle den samhällsekonomiska förlusten öka med en och en halv miljard kronor, vilket är mer än en fördubbling.

Om TAP-avtalen skulle utvidgas så blir den samhällsekonomiska kostnaden högre än i SIS vid ett givet antal fartyg. Det beror på att det utökade antalet utländska personer som får anställning enligt våra förutsättningar kostar något mer i TAP-modellen.

En slutsats är också att trots att det företagsekonomiskt är svårare att konkurrera med manskap än med befäl så är den samhällsekonomiska förlusten större om svenskt i stället för utländskt befäl används. Ett svenskt befäl medför en 1,75 gånger så stor samhällsekonomisk kostnad som ett utländskt medan motsvarande skillnad för manskap och catering är 1,5.

Vi vill upprepa att våra beräkningar bygger på underlag som inte är helt säkra och på en rad bedömningar och antaganden. Vi har så långt som möjligt försökt underbygga dessa antaganden utifrån annat material och kontakter med branschen. Vi har också noga redovisat dem i kapitel fem och sex så att läsaren kan kontrollera trovärdigheten och eventuellt själv göra alternativa uppskattningar. Våra känslighetsanalyser som återfinns i appendixet visar dock att förändringar av de flesta valda värden har liten effekt på slutresultatet. Storleksordningen på de samhällsekonomiska förlusterna som redovisas i det här kapitlet, och våra huvudslutsatser, bedömer vi därför som trovärdiga.



## 8.2 Statsfinansiella och omställningseffekter

Vi har översiktligt studerat vilka de statsfinansiella effekterna av ett borttaget stöd skulle bli.<sup>62</sup> Den omedelbara effekten skulle bli att stödet via nettomodellen försvinner. Det försämrade statsfinanserna under 2009 med drygt 1,9 miljarder (eller enligt vår beräkning 1,7 miljarder baserat på förhållandena vid årsskiftet). Vi vill inte, till skillnad mot den norska studien, spekulera om i vilken takt stödet avvecklas: om det sker över en natt eller över en tidsperiod.

På kort sikt uppkommer en belastning på statsfinanserna. En del av de friställda skulle komma att vara arbetslösa under en tidsperiod och kan därför erhålla arbetslöshetsersättning och andra bidrag samtidigt som de betalar mindre i skatt. Vi bedömer att sysselsättningseffekterna för befäl blir mycket små. De fartyg som skulle flaggas ut behöver fortfarande befäl ombord och redan i dag finns det brist på befäl internationellt. Snarast torde befälen kunna bli kvar i de fartyg som flaggas ut till andra register. De har även goda möjligheter iland inom myndigheter eller andra delar av det maritima klustret. Även personalen inom catering har en stor alternativ arbetsmarknad på land inom exempelvis restaurangbranschen och arbetslöshetsperioden kan bli kortvarig. För manskap finns inte samma goda alternativa arbetsmarknad och arbetslöshetsperioden kan komma att bli längre.

I sinom tid kommer de friställda att erhålla annat arbete och belastningen på statsfinanserna upphör, medan effekten av det borttagna stödet är bestående. Skulle därtill exempelvis produktivitet utvecklingen vara snabbare inom de alternativa branscherna än i sjöfartssektorn kommer skatteintäkterna på lång sikt att öka mera. Skulle å andra sidan stödet ha lett till en tillväxt inom andra delar av det maritima klustret skulle i sin tur skatteintäkterna från den branschen öka, och utan stöd går staten miste om de ökade intäkterna. Det är dock mycket sällsynt inom ekonomin att subventioner betalar sig själva, alltså att de ökade skatteintäkterna helt kompenserar för ökade utgifter i form av statsstöd.

En vidare aspekt är att svenska sjömän betalar en lägre skatt än övriga svenskar och skulle de ta jobb iland skulle skatteintäkterna öka. Motivet till den lägre sjömannsskatten torde vara att sjömän

---

<sup>62</sup> Egentligen diskuterar vi här påverkan på HELA offentliga sektorns finanser. Stödet belastar i dag statskassan, men om sjömän flyttar iland till andra sysselsättningar skulle även kommunernas skatteintäkter liksom utgifter påverkas.

utnyttjar den offentliga sektorns tjänster mindre. Om de flyttar iland kommer de anspråken att öka och nettoeffekten på statsfinanserna blir neutral.

### 8.3 Vinnare och förlorare av borttaget stöd

På kort sikt kommer en stor del av (84 %) de svenska sjömännen att vara förlorare om stödet tas bort eftersom de förlorar sina anställningar. Som vi förklarade ovan kommer dock befälen och stora delar av cateringpersonalen att snabbt kunna finna nya arbeten. För manskapet bedömer vi att arbetslöshetsperioden blir längre. Men personalen är bara förlorare till dess att de fått ny anställning.<sup>63</sup> På lång sikt skulle de inte längre vara förlorare utan finna sysselsättning som är (minst) likvärdig.

De svenska rederierna skulle påverkas eftersom de skulle förlora en stor del av sina svenskregistrerade fartyg. Det skulle kunna leda till att de läggs ner. I så fall blir de förlorare på kort sikt men samma resonemang gäller för dem som för de ombordanställda på lång sikt. En annan möjlighet är att de finns kvar men flaggar ut fartygen till andra länders register. Redan i dag finns 1,7 gånger så många svenskkontrollerade fartyg i utländska register som i det svenska. I så fall påverkas rederierna genom vissa ökade administrativa kostnader, samtidigt som de sänker bemanningskostnaderna.

Effekterna på det maritima klustret har vi svårt att närmare bedöma, men som vi förklarar i kapitel fyra anser vi inte att de är så stora. De varuexporterande företagen skulle inte påverkas, eftersom de kan fortsätta att utnyttja fartyg från olika länder till gällande världsmarknadspris och kvaliteten på transportererna är likvärdig.

De stora vinnarna är skattebetalarna, eller om man så vill alla andra svenskar än de som direkt erhåller sin sysselsättning genom stödet. De vinner genom den förbättring i statskassan som uppkommer när närmare två miljarder av skattemedlen frigörs. De kan antingen användas för skattesänkningar eller till andra ändamål.

På lång sikt finns det således inga förlorare, förutom de friställda sjömän som eventuellt inte kommer att få någon ny sysselsättning.

---

<sup>63</sup> Man skulle kunna hävda att det finns ett extra värde av att arbeta till sjöss som de friställda går miste om. Om så vore fallet skulle dock fler vilja arbeta till sjöss och lönerna där vara lägre än iland på jämförbara yrken. De som tvingas gå iland vid uteblivet stöd skulle i så fall kompenseras med en högre lön som motsvarar det uteblivna värdet av sjön.

#### 8.4 Kan svensk sjöfart bedrivas utan samhällsekonomiska förluster?

För det första finns vad man skulle kunna kalla en "skyddad sektor" som består av skärgårdsfärjor samt de "misc"-fartyg och fartyg under 300 brutto som vi utelämnat i vår analys. Det är exempelvis svårt att tänka sig att filippiner skulle bemanna Waxholmsbåtarna. Även viss kustfart med mindre handelsfartyg skulle kunna förbli utan internationell konkurrens.

För all annan trafik gäller emellertid den internationella konkurrensen. I alla alternativ gäller därför att den samhällsekonomiska förlusten minskar om svensk arbetskraft får lägre lön. Om svenska sjömän skulle vara beredda att arbeta till en bruttolön som inklusive sociala avgifter vore lika med vad man i dag tjänar netto skulle förlusten för svenskarna försvinna. Det skulle innebära lönesänkningar enligt våra beräkningar med ungefär en tredjedel. Vi har dock svårt att tro att det är realistiskt, eftersom arbetskraften då skulle söka andra alternativa jobb till högre lön.

Om alla ombordanställda i de svenskregistrerade fartygen skulle vara utlänningar skulle den samhällsekonomiska förlusten minska kraftigt. Det vore dock inte tillräckligt för att helt eliminera förlusten. Om avtalssituationen i ett SIS med bibehållen nettomodell skulle ändras så att utländsk arbetskraft inte blir berättigade till svenska sociala förmåner skulle den samhällsekonomiska förlusten av att anställa dem i svenska fartyg delvis försvinna. Sverige skulle då inte behöva tillhandahålla de sociala förmånerna som vi inte får någon samhällsekonomisk intäkt för. Eftersom flera av dagens rederier frivilligt betalar för vissa sociala förmåner för utländska anställda förefaller dock en sådan utveckling mindre sannolik. Om nettomodellen inte skulle tillämpas skulle förlusten på den utländska arbetskraften däremot helt försvinna.

Ett krav på svensk kapten i SIS skulle naturligtvis medföra en viss samhällsekonomisk kostnad, som dock fick accepteras om internationella regler så föreskriver. Om svenskflaggade lastfartyg hade en svensk kapten men i övrigt helt utländsk besättning skulle förlusten minska från 771 till 308 miljoner. Skulle även maskinchefen vara svensk blir förlusten 366 miljoner. Om dessutom utlänningarna inte erhöll några sociala förmåner skulle förlusten minska ytterligare till 81 respektive 162 miljoner. Detta gäller enbart för lastfartygen: vi har inte ansett oss kunna göra

motsvarande beräkning för hur mycket förlusten minskar för färjor eftersom vi bedömer att de kommer att behöva en viss andel svenskar i den övriga besättningen.

Om man inte sänker lönerna eller låter utlänningar arbeta i de inhemska fartygen minimeras den samhällsekonomiska förlusten genom utflaggning. I branschen anser man att den finländska sjöfartspolitikerna är ännu sämre än den svenska och att det visar sig genom att ett antal finska färjor flaggats in till Sverige sedan vår nettomodell utsträcks till att omfatta även färjor. Ur vårt samhällsekonomiska perspektiv anser vi dock motsatsen. Finland gör inte längre någon samhällsekonomisk förlust medan de svenska skattebetalarna står för de sociala förmåner som den finska besättningen blir berättigad till när färjorna registrerats i Sverige.

### 8.5 Andra samhällsekonomiska motiv för sjöfartsstöd?

För att upprätthålla nautisk kompetens i svensk maritim sektor behövs ett tillräckligt antal svenska befäl. I dag finns cirka 2 800 befäl i svenskregistrerade fartyg och 3 400 i utländska. Arbetsmarknaden internationellt är god. Därför bedömer vi att den minskning med 600 svenska befäl som skulle uppkomma i lågalternativet i SIS inte på ett avgörande sätt skulle urholka den nautiska kompetensen i det svenska samhället. I medelalternativet i SIS skulle antalet befäl i svenskregistrerade fartyg enligt våra beräkningar öka med 800. Dessa skulle, åtminstone på kort sikt, huvudsakligen tas från dem som i dag arbetar utomlands, varför det totala antalet inte skulle öka. På länge sikt kan eventuellt rekryteringen öka och totalantalet bli större. För att fortsättningsvis ha svenska befäl krävs utbildning. Det anser vi vara en statlig angelägenhet. Utbildningsplatser ombord på fartyg är ett krav för att erhålla nödvändig praktik. I dag är det kopplat till nettomodellen men en alternativ lösning kan vara att staten betalar rederier för att tillhandahålla dem. Det torde bli en avsevärt billigare lösning och det behöver inte nödvändigtvis vara enbart i svenska fartyg. Det är därför inget avgörande motiv för sjöfartsstöd.

Vi har funnit en samhällsekonomisk förlust på 1,4 miljarder med det nuvarande sjöfartsstödet i Sverige. I kapitel fyra diskuterade vi olika tänkbara andra motiv i form av positiva externa effekter som kunde motivera stöd till branschen.

För att motivera ett fortsatt sjöfartsstöd måste de effekterna som inte är internaliserade vara av en storleksordning större än 1,4 miljarder. Vidare måste vinsten av att stödja just det maritima klustret vara större än att stödja någon annan sektor i ekonomin om stödet ska kunna motiveras av den anledningen. Vi har inte beräknat storleken på några sådana eventuella effekter och har inte heller sett några andra kalkyler av dem, även om effekterna ofta framhålls i andra rapporter. Vi bedömer dem därför inte tillräckliga för att uppväga förlusterna.

## Litteraturförteckning

- Bagge J. (2006): *PM om remissyttrande ILO konvention 185, Seaman's ID Documents, SID*. Erhållet via mail från författaren
- Banverket, Vägverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen (2009): *Samlad effektbedömning – Ostlänken, nytt dubbelspår inklusive bangårdsombyggnader*
- Boardman AE., Greenberg DG., Vining AR., Weimer DL. (2003): *Cost-Benefit Analysis, Concepts and Practice*. Pearson Prentice Hall
- Den svenska sjöfartspolitik* (2000). PM från interdepartemental arbetsgrupp inom regeringskansliet
- Destination Gotland <http://www.destinationgotland.se> (2010-05-25)
- Ds 1992:21 *En ny svensk sjöfartspolitik*
- Econ Pöyry (2010): *Rapport 2010-023 Evaluering av sysselsettningsordningene for sjöfolk*. <http://www.econ.no>
- Forsblad S. (2010): *The cost-effectiveness of low dose mammography – A decision-analytic approach*. Magisteruppsats, Linköpings universitet.
- Hultkrantz L. (1999): *Att reda sig själv. Bör subventioner ges till rederiföretag?* Rapport till ESO
- IHS Fairplay (2010): *Svenskt näringsliv och svensk sjöfart. Intervjuer och anläpsstudie*
- Lighthouse/Redareföreningen (2010a): *Svensk sjöfart Nyckeltal januari 2010*
- Lighthouse/Redareföreningen (2010b): *Den svenska handelsflottan januari 2010*
- Mattsson B. (2006): *Kostnadsnyttoanalys för nybörjare*. Räddningsverket Karlstad
- Prop. 2000/01:127 *Sjöfartsstöd*
- Prop. 2008/09:170 *En sammanhållen svensk havspolitik*
- Rederinämnden (2010): *Rederinämndens redovisning och utvärdering av effekten av bidrag till svensk sjöfart år 2009*. Brev till regeringen
- SCB Nationalräkenskaperna <http://www.scb.se> (2010-05-19)

SIKA (2008): *PM 2008:3: Samhällsekonomiska principer och kalky-  
värden för transportsektorn: ASEK 4*

SOU 1997:171 *Den svenskflaggade handelsflottans konkurrenskraft.  
Betänkande 1 av Utredningen om sjöfartens struktur- och kapital-  
situation*

*Statistisk Årsbok 1971*, SCB Stockholm

Tillväxtanalys (2010): *Sveriges sjöfartssektor En viktig del i en svensk  
maritim strategi*. N2009/6627/TR

### **Mail- och telefonkorrespondens**

Redareföreningen, Per A. Sjöberger

Rederinämnden, Patrik Silverfjäll

SEKO Sjöfart, Thomas Abrahamsson

Sjöbefälsförbundet, Christer Themnér

Skeppsregistret, Johan Bagge

Sveriges Fartygsbefälsförening, Hans-Dieter Grahl

### **Intervjuer**

Wallenius Marine (2010-04-23)

Rederi AB TransAtlantic (2010-04-26)

Furetank Rederi AB (2010-04-29)

Stena Line (2010-04-29)

Tärntank Rederi AB (2010-05-04)

## Appendix: Känslighetsanalys

I tabell A.1 visas resultaten av de genomförda känslighetsanalyserna. Varje beräkning förklaras under tabellen. Inom parentes anges det ursprungliga värdet och alla jämförs med utgångsläget som är dagens situation. Det visar sig att det i stort sett enbart är värdet på justeringen för ytan A och den valda skattefaktorn som påverkar storleken på den samhällsekonomiska förlusten. Övriga antaganden om bemanning, stödberättigade fartyg och kostnader förändrar inte slutresultatet nämnvärt.

**Tabell A.1: Resultat av känslighetsanalyserna**

		Nytt värde	Samhällsekonomisk förlust (milj)	Procentuell förändring
	Utgångsläge		1 403	
1.	Hela besättningen (10 000)	9 000	1 332	-5 %
		11 000	1 475	5 %
		12 000	1 547	10 %
2.	Andel svenskar på färjor (0,8)	0,9	1 389	-1 %
3.	Justering för ytan A (0,8)	0,5	1 033	-26 %
		0,6	1 156	-18 %
		0,7	1 280	-9 %
		0,9	1 527	9 %
		1,0	1 651	18 %
4.	Andel svenskar på färjor utan stöd (1,0)	0,9	1 410	0 %
5.	Antal svenskflaggade färjor utan stöd (33)	28	1 494	6 %
		38	1 313	-6 %
		48	1 132	-19 %
6.	Antal svenskflaggade lastfartyg utan stöd (7)	0	1 439	3 %
		14	1 367	-3 %
		21	1 332	-5 %
7.	Skattefaktor (0,3)	0	989	-30 %
	Skattefaktor: catering (0,3)	0,55	1 457	4 %
8.	Sysselsättningsgrad: manskap (1,0)	0,8	1 342	-4 %
9.	Sysselsättningsgrad: hela besättningen (1,0)	0,95	1 345	-4 %
10.	Sysselsättningsgrad: manskap (1,0)	0,8/0,95	1 298	-7 %
	/resterande besättning (1,0)			
11.	Bruttolön 10 % högre		1 544	10 %
12.	Justering för ytan A (0,8)/Skattefaktor (0,3)	0,5/0	618	-56 %



1. Utgångspunkten för våra beräkningar är att antalet anställda som i de officiella källorna anges till 12 030 är överskattat och vi utgår i stället från 10 000. Varje förändring i procent av den totala besättningen ger en halv procents påverkan på den samhällsekonomiska förlusten.
2. Andelen svenskar på färjorna är ett av våra mindre underbyggda antaganden. Vi ser dock att en förändring i denna andel ger en mycket liten påverkan.
3. Justeringen för ytan A förklarades i avsnitt 3.3. Vi bedömer att känsligheten för förändringar i stödet är stor och att en liten minskning av stödet ger stora effekter för den svensk-registrerade handelsflottan. Därmed blir utbudskurvan i figur 3.2 mycket flack och vi bedömer att ytan A utgör 80 % av skillnaden mellan kurvorna. Om känsligheten är mindre blir också den samhällsekonomiska förlusten mindre. Det skulle betyda att de sysselsatta i sjöfartssektorn har ett förhållandevis litet värde i sin alternativa sysselsättning. Exempelvis i figur 2.6 med en brantare kurva är justeringsfaktorn 0,5. Känslighetsanalysen visar att denna justering har relativt stor betydelse för resultatet.
4. Vi har räknat med att alla ombordanställda i de färjor som inte får stöd (i huvudsak skärgårdsfärjorna) är svenskar. Om vi sänker andelen till 90 % ökar den samhällsekonomiska förlusten med knappt en halv procent.
5. I referensalternativet har vi antagit att om stödet försvinner kommer alla stödberättigade färjor ut, förutom gotlandsfärjorna och ytterligare en färja (Origo) som i dag får stöd. I första hand kan man här tänka sig att inte alla flaggas ut, exempelvis att vissa finlandsfärjor kvarstår i det svenska registret. För varje ytterligare färja som blir kvar i det svenska registret minskar den samhällsekonomiska förlusten med 1,2 %.
6. Efter en genomgång av skeppslistan bedömde vi att ett litet antal lastfartyg blir kvar utan stöd, cirka sju stycken. Även en fördubbling eller tredubbling av detta antal ger en mycket liten påverkan på resultatet.
7. I samhällsekonomiska kalkyler utgår man sedan lång tid från att skattefinansiering medför snedvridningar på andra håll i ekonomin och att man därför ska belasta aktiviteter som

finansieras av staten med en extrakostnad på 30 %. För infrastrukturinvesteringar har nyligen nya rekommendationer införts eftersom man där anser att snedvridningen motverkas av ett ökat arbetskraftsutbud. Några sådana effekter anser vi inte förekommer i vårt fall, men skulle man inte räkna med någon skattefaktor minskar den samhällsekonomiska förlusten med 30 %.

Å andra sidan menar man ofta att snedvridningen är ännu större om resurser tas från momsbelagda aktiviteter. I de fallen bör man räkna med en ytterligare skattefaktor som är lika med momssatsen. Vi anser att det enbart skulle kunna vara personer som arbetar inom catering som har alternativ sysselsättning i momsbelagd verksamhet, såsom restauranger. Övriga ombordanställda kan tänkas arbeta i andra länders fartyg eller i exempelvis myndigheter. I känslighetsanalysen har vi därför också visat förlusten om man lägger på ytterligare 25 % skattefaktor för catering.

Den senare justeringen har liten betydelse, medan en kalkyl helt utan skattefaktor ger 30 % lägre samhällsekonomisk kostnad.

8. I samhällsekonomiska analyser utgår man normalt från att på lång sikt har alla anställda en alternativ sysselsättning. Det vore orealistiskt att exempelvis friställt manskap aldrig mer skulle få ett nytt arbete. Ändå har vi i känslighetsanalysen visat effekten av om endast 80 % av manskapet på lång sikt erhåller ett nytt arbete. Effekten på den samhällsekonomiska förlusten blir ändå liten.
9. I denna variant har vi antagit att av alla i besättningen får på lång sikt endast 95 % nytt arbete.
10. Här har vi kombinerat antagandet om att 80 % av manskapet och 95 % av övrig besättning har alternativ sysselsättning. Även detta enligt vår mening orealistiska antagande ger små effekter.
11. Utgångspunkten för de samhällsekonomiska beräkningarna är den bruttolön de anställda har, vilket ligger bakom tabell 5.5. Siffrorna från olika källor skiljer sig här åt och dessutom visar en jämförelse mellan faktiskt utbetalt stöd och vår beräkning av hur stort stödet borde vara att våra bruttolöner kan vara underskattade. Här finns ett direkt samband mellan bruttolön

och samhällsekonomisk förlust, så att om de verkliga lönerna är 10 % högre än de vi utgått ifrån ökar förlusten i motsvarande grad.

12. I denna analys har vi kombinerat de mest kritiska antagandena. Skulle skattefaktorn helt utelämnas och dessutom justeringen för ytan A vara mycket låg kommer den samhällsekonomiska förlusten att drygt halveras.

# Svenskt näringsliv och svensk sjöfart

## **Intervjuer och anlöpsstudie**

**Christopher Pålsson**

**Niklas Bengtsson**

**Andreas Krantz**

## Innehåll

<b>Svenskt näringsliv och svensk sjöfart</b> .....	<b>317</b>
Transportområden & transportdistanser.....	318
Godshanteringssätt och godstyper.....	319
Svenska sjöfartsföretag.....	319
Svensk flagg.....	322
Anlöp på Sverige.....	323
<b>Appendix 1 – Anlöp på Sverige</b> .....	<b>326</b>
Råoljetanker .....	326
Produkt- och Kemitanker .....	329
Gastanker .....	332
Övriga tankfartyg .....	334
Bulkfartyg .....	336
Torrlastfartyg.....	339
Övriga torrlastfartyg .....	342
Containerfartyg .....	344
Rorolastfartyg.....	347
Bilfartyg.....	349
Färjor.....	351
Fartygens kvalitet: Ålder.....	353
Fartygens kvalitet: Isklass.....	357
<b>Grafer</b>	
Figur 1: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, råoljetankers.....	328
Figur 2: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, produkt- och kemikalietankers.....	330
Figur 3: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, gastankers.....	332
Figur 4: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, övriga tankfartyg.....	335
Figur 5: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, bulkfartyg.....	337
Figur 6: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, torrlastfartyg .....	340

Figur 7: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, övrig torrlastfartyg .....	343
Figur 8: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, containerfartyg .....	345
Figur 9: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, rorlastfartyg .....	347
Figur 10: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, bilfartyg .....	349
Figur 11: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, färjor .....	352

### Tabeller

Tabell 1: Antal anlöp i Sverige per år, med råoljetankers, per fartygsnation .....	326
Tabell 2: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för råoljetankers .....	327
Tabell 3: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med råoljetankers .....	327
Tabell 4: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade råoljetankers .....	328
Tabell 5: Antal anlöp i Sverige per år, med produkt- och kemikalietankers, per fartygsnation.....	329
Tabell 6: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för produkt- och kemikalietankers .....	330
Tabell 7: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med produkt- och kemikalietankers .....	331
Tabell 8: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade produkt- och kemikalietankers .....	331
Tabell 9: Antal anlöp i Sverige per år, med gastankers, per fartygsnation .....	332
Tabell 10: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för gastankers .....	333
Tabell 11: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med gastankers .....	333

Tabell 12: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade gastankers.....	334
Tabell 13: Antal anlöp i Sverige per år, med övriga tankfartyg, per fartygsnation.....	334
Tabell 14: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade övriga tankfartyg.....	335
Tabell 15: Antal anlöp i Sverige per år, med bulkfartyg, per fartygsnation.....	336
Tabell 16: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med bulkfartyg.....	337
Tabell 17: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för bulkfartyg.....	338
Tabell 18: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade bulkfartyg.....	338
Tabell 19: Antal anlöp i Sverige per år, med torrlastfartyg, per fartygsnation.....	339
Tabell 20: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för torrlastfartyg.....	340
Tabell 21: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med torrlastfartyg.....	341
Tabell 22: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade torrlastfartyg.....	342
Tabell 23: Antal anlöp i Sverige per år, med övriga torrlastfartyg, per fartygsnation.....	343
Tabell 24: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade övriga torrlastfartyg.....	344
Tabell 25: Antal anlöp i Sverige per år, med containerfartyg, per fartygsnation.....	344
Tabell 26: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för övriga torrlastfartyg.....	345
Tabell 27: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med containerfartyg.....	346
Tabell 28: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade containerfartyg.....	346

Tabell 29	Antal anlöp i Sverige per år, med rorolastfartyg, per fartygsnation.....	347
Tabell 30:	Anlöst kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för rorolastfartyg.....	348
Tabell 31:	Anlöst kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för bilfartyg.....	348
Tabell 32:	Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade rorolastfartyg.....	348
Tabell 33	Antal anlöp i Sverige per år, med bilfartyg, per fartygsnation.....	349
Tabell 34	Anlöst kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för bilfartyg.....	350
Tabell 35:	Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med bilfartyg.....	350
Tabell 36:	Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade bilfartyg.....	351
Tabell 37	Antal anlöp i Sverige per år, med färjor, per fartygsnation.....	351
Tabell 38:	Anlöst kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för färjor.....	352
Tabell 39:	Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med färjor.....	353
Tabell 40:	Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade färjor.....	353
Tabell 41:	Anlöst kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, tankers .....	354
Tabell 42:	Anlöst kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, bulkers och torrlastfartyg .....	355
Tabell 43:	Anlöst kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, enhetslastfartyg.....	356
Tabell 44:	Anlöst kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, passagerarfartyg .....	356
Tabell 45:	Anlöst kapacitet i dödviktston per flaggtyp och isklass .....	357
Tabell 46:	Antal anlöp per flaggtyp och isklass .....	358



Tabell 47: Antal anlöp per trafikområde och isklassning, tankers .....	359
Tabell 48: Anlöp kapacitet i dödviktston per trafikområde och isklassning, tankers .....	360
Tabell 49: Antal anlöp per trafikområde och isklassning, bulkers och torrlastfartyg.....	361
Tabell 50: Anlöp kapacitet i dödviktston per trafikområde och isklassning, bulkers och torrlastfartyg .....	361
Tabell 51: Antal anlöp per trafikområde och isklassning, enhetslastfartyg.....	362
Tabell 52: Anlöp kapacitet i dödviktston per trafikområde och isklassning, enhetslastfartyg .....	362

## Svenskt näringsliv och svensk sjöfart

Effektiva transportsystem är viktiga för svenskt näringsliv. Sjöburna transporter spelar en väsentlig roll i många av transportsystemen. Tillgång till svenskbaserade sjötransporttjänster ses generellt som betydelsefull, men anses avgörande endast för vissa näringsgrenar. Svenskflaggat tonnage tillskrivs ingen avgörande betydelse för svenskt näringslivs konkurrenskraft, men är viktig för den långsiktiga kompetensförsörjningen.

De sjöburna sjötransporttjänsterna kan delas in i olika kategorier. Kategorierna kan exempelvis spegla transportområden, transportdistanser eller olika godshanteringssätt och godstyper. Exempel på transportområden/-distanser är intra-Europeisk och inter-kontinental/översjötrafik. Exempel på godshanteringssätt är roro (roll on-roll off dvs. rullande gods), lolo (lift on-lift off dvs. container och styckegods) eller bulkhantering.

Utredningen har tillfrågat företrädare med ansvar för logistiksystemen hos företag inom de branscher som listas nedan. Malm- och stålindustrin är inte med på listan trots att den har betydande exportvolym. Denna och andra branscher som också saknas har inte avsiktligt uteslutits utan intervjuerna har genomförts i den ordning de har gått att arrangera inom tidsramen för projektet. Procentalen inom parentes anger en mycket grov uppskattning av hur stor del av respektive bransch som respondenterna representerar. Uppskattningen avser bolagens storlek i Sverige oavsett hur stor del av transportverksamheten som är att hänföra till den svenska marknaden.

- Petroleumindustrin (65 %)
- Skogsindustri (70 %)
- Konfektion (50 %)
- Konsumentprodukter (15 %)
- Fordon (70 %)
- Hamnverksamhet (25 %)
- Rederiverksamhet (20 %).

## Transportområden & transportdistanser

Containern används till många av de långväga transporter av gods till och från dagligvaru-, konfektions-, skogs- och fordonsindustrierna. Till vissa delar av de kortväga, inom-europeiska transporter används också containern, men här då i liten utsträckning på containerfartyg. Det är tåg, lastbil och roro/ropaxfartyg som används i stället.

Svenska sjöfartsföretag har en begränsad närvaro i långväga containertransporter. Dessa ombesörjs till avgörande del av större utländska operatörer. De utländska operatörerna har dock i de flesta fall representationer i Sverige.

Det är vanligt förekommande att företag som har relativt sett mindre volymer går via speditörsföretag som i sin tur har kontakten med de stora utländska fartygsoperatörerna. Även de svenska företag som köper större transportvolymer är små för de stora internationella containerfartygsoperatörerna. Möjligheterna att påverka villkoren är därmed mycket små.

Transporterna av fordon sker över såväl korta som långa distanser. Merparten av dessa går med dedikerade fordonstransportfartyg, så kallade vehicle roro carriers. Här är transportlösningarna på ett sätt standardiserade, men hela logistikupplägget är mer anpassat efter kundens behov. Här är möjligheterna till påverkan större och kreativa lösningar värderas också högre.

Oljetransporterna kan indelas i flera olika segment. Den enkla uppdelningen är att separera råoljetransporterna till raffinaderierna från oljeprodukttransporterna från raffinaderierna. Det förekommer långväga transporter av båda varukategorierna men kort- och medeldistansskeppningar dominerar. Råolja hämtas i betydande volymer från Ryssland (Primorsk och Kaliningrad) och Nordsjön även om några skeppningar kommer i större fartyg mer långväga ifrån.

Distributionen av oljeprodukter sker från raffinaderierna i huvudsak till hamnar i Öster- och Nordsjöområdena. Transporter för mellanlagring i Sverige av olika former av olja förekommer också.

## Godshanteringssätt och godstyper

Rorotrafiken är mest förekommande på västkusten och i Bottniska Viken. Skogsindustriprodukter utgör en väsentlig andel av godsvolymerna. Transporter av nya fordon tillgodoses också i hög utsträckning av roro-fartyg. Passagerarfartygen transporterar också gods. Mest intensiv är trafiken på Sydkusten, men det passerar även stora volymer genom hamnarna på Västkusten och i Stockholmsregionen.

Trafiken med torrlastfartyg domineras i hög utsträckning av transporter till och från Norrland. Här svarar skogsindustrin för stor andel av trafiken.

Bulklast består huvudsakligen av olika former av flytande produkter, främst oljor samt torrbulk vilket domineras av cementtransporter. Oljetransporterna fokuseras till raffinaderierna i Göteborg, Brofjorden och Nynäshamn. Leveranser sker därifrån till ett flertal hamnar utefter den svenska kusten samt till hamnar i andra länder i norra Europa.

Containerfartygstrafiken går till betydande delar över Göteborg. På Sydkusten är det främst i Helsingborg som container hanteras. Import av konsumentvaruprodukter sker huvudsakligen i containers till distributionscentral företrädesvis inom Sverige. Om varorna kommer från andra kontinenter sker transporten med sjöfart fram till avlastningshamn och med tåg eller lastbil därifrån till distributionscentralen. Kommer varorna från annat land i Europa sker transporter ofta med tåg eller lastbil. Även här vanligen i container.

## Svenska sjöfartsföretag

Sjöfartsföretagens nationalitet anses av några av de tillfrågade företagens företrädare vara oväsentlig för det egna transportsystemets effektivitet och utveckling. De företag som har den ståndpunkten förefaller ha det gemensamt att man i huvudsak utnyttjar standardiserade transportlösningar som handlas upp på en internationell marknad till villkor som är jämförbara oavsett transportleverantörens nationalitet.

Flera respondenter anser det vara bättre kvalitet på de levererade transporttjänsterna som erbjuds från nordeuropeiska sjöfartsföretag jämfört med de som erbjuds från sjöfartsföretag i övriga

världen. Dessa respondenter ser dock inte att tjänsterna som levereras från just svenska företag är på något sätt bättre, eller sämre, än de från övriga nordeuropeiska verksamheter. De verksamheter som har denna ståndpunkt har behov av en viss flexibilitet och anpassning i sitt transportsystem.

För några av de intervjuade tillskrivs svenska sjöfartsföretag en stor betydelse. Här handlar det om förståelsen för betydelsen av att leva upp till de kvalitetskrav som ställs på dem. Svenska sjöfartsföretag anses också haft stor betydelse för den tekniska utvecklingen av fartygen vilket har gynnat svenska import- och exportföretag.

Samtliga tillfrågade verksamhetsföreträdare säger att de har fastställda kriterier som transportleverantörerna måste möta för att få erbjuda sina tjänster. Kriterier som nämnts berör följande områden:

- Tidsprecision. Det är väldigt viktigt och mer betydelsefullt än kort ledtid.
- Pålitlighet.
- Tillgänglig (tillräcklig) kapacitet.
- ITF-avtal ska minimum gälla för besättningen ombord på fartygen.
- Fartygen ska leva upp till kvalitetskrav avseende säkerhet och miljö.
- Fartygen ska vara klassade av välrenommerade klassnings-sällskap vilket vanligen innebär att klassningsbolaget är medlem av IACS (International Association of Classification Societies).
- IT-anpassade tjänster.
- Attraktiva tidtabeller.
- Servicegrad i avsändarlandet. Detta avser främst den lokala partners förmåga att kunna anpassa och finna lösningar som är effektiva. Detta kan även innefatta förberedande av varor såsom butiksuppdelning och märkning.

Det förefaller råda samsyn om att det har ett värde av att det fortsatt finns svenska sjöfartsföretag. Detta värde har respondenterna dock haft viss svårighet att specificera och kvantifiera.

För de verksamheter som tillskriver svenska sjöfartsföretag stor betydelse för effektiviteten i transportsystemet och därmed konkurrenskraften har det varit lättare att motivera värdet.

Övriga verksamheters värdering av svensk sjöfartsnärings fortsatta existens bygger på mer mjuka faktorer som punktvis beskrivs nedan.

- Bevarande av kompetensen. Försvinner sjöfartsföretagen från Sverige och varven från Europa så går mycket kompetens förlorad och den framtida rekryteringsbasen eroderas. Vad är vinsten för Sverige att villkoren här leder till att verksamheter flyttar utomlands, exempelvis till Holland? Är det inte bättre för Sverige att verksamheterna blir kvar här och att exempelvis holländarna kommer hit istället?
- Nordeuropeiska sjöfartsföretag i allmänhet och svenska i synnerhet är generellt mer kreativa när det gäller att hitta transportlösningar. Det är avgörande för svenskt näringsliv och speciellt svensk exportindustri att sjötransportsystemet bibehåller sin konkurrenskraft. Skräddarsyr transportsystem gör man där så är möjligt för att öka effektiviteten och den vägen få ned kostnaderna, vilket är viktigt för konkurrenskraften. Det är en viktig förmåga som måste finnas tillgänglig i Nordeuropa. Den finns bitvis fortfarande kvar i Sverige. Det här är ett kunskapsområde med förutsättningar att utvecklas snarare än att avvecklas.
- Det svenska sjöfartsklustret har varit drivande internationellt vad beträffar sjösäkerhet och miljö.
- Svenska rederier har också bidragit mycket till den tekniska utvecklingen av sjöfarten i världen.
- Svenska redare är utvecklingsbenägna av själva sjötransportdelen, det vill säga fram till kajkanten. För det som tar vid därifrån saknas dock egentlig innovationsförmåga hävdar vissa. För de verksamheter där detta är av väsentlig betydelse har man själva fått vara den drivande parten.
- Svensktalande är en fördel, om ej en avgörande sådan, för såväl utvecklingen som själva driften.

Världen har krympt och tjänster som tidigare i stora delar endast kunde finnas i Sverige är tillgänglig i en vidare krets i dag. På flera

håll i Nordeuropa finns kunskap, tjänster, kreativitet och innovationsvilja som väl matchar de svenska. Kunskapsnivån om miljö är hög på många håll i världen. Japanska redare har lyfts fram som ett exempel.

De långväga containertransporterna har haft problem med tidsprecisionen. Den relativa litenheten hos svenska transportköpare gör att möjligheterna att påverka de stora containerfartygsoperatörerna är väldigt små. En betydande närvaro av svenska rederier inom detta sjöfartssegment kanske hade underlättat.

Roro-systemet är mycket bättre på tidsprecision, men containern har en prismässig konkurrenskraft som börjar väga tungt när fartygsstorlekarna passerar 1000 teu-gränsen. Detta gör att de inter-kontinentala transporterna av varor som är lämpliga för containerisering i hög grad går i dessa system. Det finns exempel på lastägare som stannat kvar i roro-systemet under krisperioder trots att containern varit prismässigt mycket konkurrenskraftig. Detta har man gjort för att bevara roro-systemet vilket annars riskerat att slås ut permanent.

### **Svensk flagg**

Flera av de faktorer som beskrivs ovan är även relevant i frågan om betydelsen av svensk flagg. Det handlar i stor utsträckning om kompetensförsörjningen, men utan svenskflaggad flotta minskar också inflytandet på regelutformning avseende miljö och säkerhet.

Flaggan är kanske viktigare i ett längre perspektiv för att behålla kompetensen. Ett praktiskt exempel är betydelsen av att det finns kompetens ombord för vintersjöfart. Det handlar i första hand om säkerhet, men även om tidsprecision och fartygets slitage. Även om ett fartyg har högsta isklass så riskerar det bli såväl fördröjt som utsatt för onödigt slitage om besättningen saknar kunskap om vintersjöfart. Det råder en generell brist på sjöfolk med kunskap om vintersjöfart. Vinter blir det givetvis varje år, men svåra isvintrar såsom den nyligen är det dessbättre längre emellan.

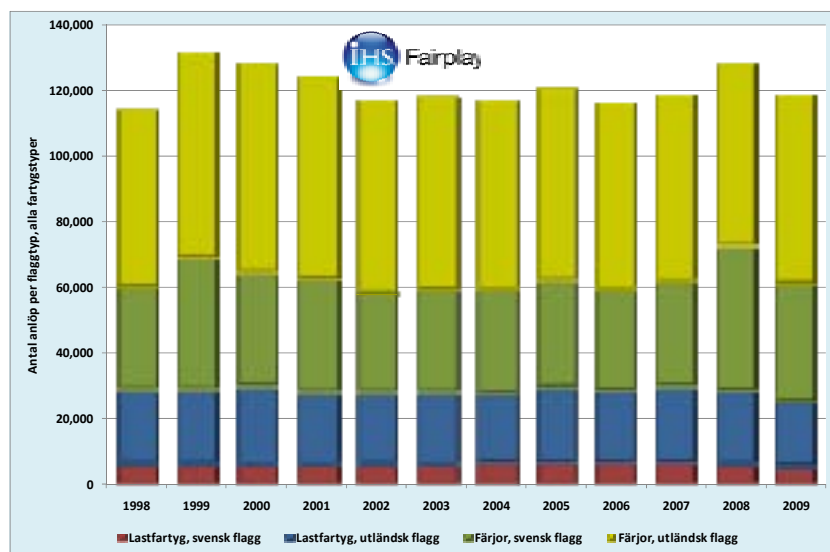
Verksamheter förlagda längre norrut i Sverige upplever i dag problem med att rekrytera folk. Det är därför vanligt att man gör avkall på sjöfartskompetensen och vidareutvecklar personalen internt.

## Anlöp på Sverige

Sjöfarten på Sverige har analyserats för tidsperioden 1998–2009. Följande avsnitt är ett kondensat av Appendix 1 – Anlöp på Sverige.

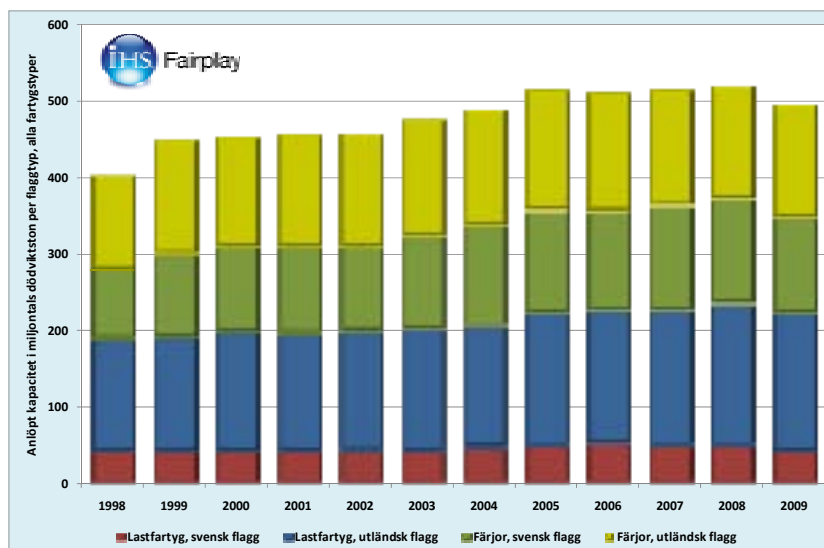
Antal anlöp till Sverige var som högst 1999 när 131 500 anlöp gjordes. Under 2008 var motsvarande siffra 127 880 innan finanskrisen slog till och anlöpen minskade till 118 370. Merparten av anlöpen är färjeanlöp, vilket är en viktig transportdel för merparten av alla lastbilstransporter till och från alla Sveriges grannländer utom Norge.

Grafen nedan visar tydligt att i antalet anlöp är färjorna väldigt dominerande, och har dessutom större variation än övriga fartygstyper.



Även om man ser till dwt har färjorna halva kapaciteten av den som anlöper Sverige.





Andelen fartyg med svensk flagg är tämligen konstant under perioden.

Om vi ser till hela perioden finns det en del stora förändringar. Till exempel har produkt och kemitankeranlöpen ökat med 25 % medan antalet bulkfartygsanlöp nästan har halverats. Även torrlastfartyg har väsentligen färre anlöp i slutet av perioden än i början – en nedgång med 30 %.

Det går att misstänka att containerfartygen har tagit över en hel del av detta gods eftersom att antalet containeranlöp har ökat med 175 %.

Även rorofartygens frekvens har minskat med en tredjedel under perioden.

Fartygstyp	Antal anlöp per år och fartygstyp											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
01 Råoljetanker	280	302	292	278	294	259	241	313	306	280	326	275
02 Produkt- och Kemitanker	4.690	4.442	4.718	4.895	4.762	5.006	4.761	5.081	5.361	5.509	5.881	5.568
03 Gastanker	354	416	423	409	418	519	545	552	533	521	479	452
04 Övriga tankers	493	565	484	423	400	407	376	384	420	412	426	393
05 Bulkter	1.344	1.229	956	1.008	983	986	938	1.082	1.000	1.055	1.022	755
06 Torrlast	16.369	16.001	16.701	15.464	15.784	15.413	14.843	16.244	14.872	15.286	14.071	11.384
07 Övrig Torrlast	192	178	160	115	105	114	112	106	122	125	140	116
08 Container	853	1.280	1.230	1.244	1.265	1.345	1.532	1.594	1.879	2.202	2.323	2.357
09 Rorolastfartyg	3.673	3.740	3.908	3.444	3.385	3.112	3.466	3.176	3.232	3.166	2.966	2.798
10 Bilfartyg	479	566	567	514	525	585	504	682	714	829	822	526
11 Färjor	85.326	102.794	98.438	96.017	88.937	90.142	89.678	91.084	87.736	88.983	99.425	93.746
<b>Total</b>	<b>114.053</b>	<b>131.513</b>	<b>127.877</b>	<b>123.811</b>	<b>116.858</b>	<b>117.888</b>	<b>116.996</b>	<b>120.308</b>	<b>116.175</b>	<b>118.368</b>	<b>127.881</b>	<b>118.370</b>

Ett sätt att se hur viktigt den svenska industrin tycker att det är med svenskflaggat respektive svenskkontrollerat tonnage är att se

hur den defacto har agerat med sina transporter under de senaste åren. Från sjöfartsverkets anlöpsdatabas kan vi utläsa hur stor del av fartygen som har svensk flagg från 1998 fram till och med 2009. Från 2007 går det också att se hur mycket tonnage som är svenskkontrollerat.

Det är lätt att se att när det gäller råoljetankers, gastankers, övrig torrlast och containerfartyg så är det svenskflaggade tonnagets andel minimalt. Däremot är produkt- och kemitanker, övriga tankers (asfaltfartyg), bulkers och rorofartyg svenskflaggade till olika grad. Även de använda bilfartygen är till ungefärligen 10 % svenskflaggade.

Fartygstyp	Andel av totala antalet anlöp som gjordes med svenskflaggade fartyg, per år och fartygstyp											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
01 Råoljetanker	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
02 Produkt- och Kemitanker	36%	35%	36%	38%	37%	35%	37%	35%	36%	36%	34%	32%
03 Gastanker	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
04 Övriga tankers	57%	65%	60%	61%	54%	47%	54%	23%	17%	19%	22%	28%
05 Bulker	42%	42%	41%	40%	41%	40%	47%	53%	52%	48%	40%	54%
06 Torrlast	10%	9%	9%	9%	10%	10%	11%	11%	11%	10%	10%	8%
07 Övrig Torrlast	3%	3%	2%	2%	1%	0%	4%	3%	2%	3%	1%	0%
08 Container	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
09 Rorolastfartyg	42%	46%	43%	47%	54%	51%	54%	62%	63%	59%	64%	60%
10 Bilfartyg	8%	6%	8%	13%	10%	6%	11%	6%	8%	8%	9%	8%
11 Färjor	37%	39%	36%	36%	34%	34%	36%	36%	35%	36%	44%	39%
<b>Total</b>	<b>33%</b>	<b>35%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>31%</b>	<b>31%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>39%</b>	<b>35%</b>

När man studerar hur mycket av tonnaget som är svenskflaggat med avseende på dwt-storlek, vilket motsvarar fartygens lastkapacitet kan man konstatera att andelen sjunker för produkt-, kemtankfartygen och bulkfartygen vilket betyder att de svenskflaggade fartygen i dessa fall har mindre storlek än genomsnittet. För bilfartyg och färjor är det tvärtom.

Fartygstyp	Andel av den anlöpta dödviktscapaciteten som var svenskflaggad, per år och fartygstyp											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
01 Råoljetanker	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
02 Produkt- och Kemitanker	34%	32%	36%	36%	32%	29%	30%	29%	29%	27%	24%	21%
03 Gastanker	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
04 Övriga tankers	67%	74%	69%	70%	63%	58%	71%	38%	29%	32%	36%	43%
05 Bulker	17%	16%	14%	12%	14%	14%	19%	22%	31%	27%	18%	19%
06 Torrlast	9%	9%	8%	8%	8%	9%	9%	9%	8%	9%	9%	8%
07 Övrig Torrlast	2%	1%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	1%	1%	0%	0%
08 Container	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
09 Rorolastfartyg	54%	58%	55%	58%	62%	59%	61%	70%	69%	66%	69%	65%
10 Bilfartyg	17%	13%	15%	20%	16%	13%	20%	15%	19%	19%	22%	16%
11 Färjor	43%	43%	43%	44%	42%	45%	47%	46%	46%	48%	48%	46%
<b>Total</b>	<b>33%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>33%</b>	<b>34%</b>	<b>36%</b>	<b>36%</b>	<b>36%</b>	<b>36%</b>	<b>36%</b>	<b>34%</b>

Procenttalen för det svenskkontrollerade tonnaget är större än för det svenskflaggade, vilket beror på att svenska företag opererar

fartyg under annan flagg. Det svenskkontrollerade tonnage är störst Asfalttankersegmentet, följt av roro, bulkers, produkttank och färjor i fallande skala.

Fartygstyp	2007			2008			2009		
	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade
01 Råoljetanker	280	8%	326	6%	275	4%			
02 Produkt- och Kemtanker	5509	50%	5881	50%	5568	53%			
03 Gastanker	521	0%	479	0%	452	6%			
04 Övriga tankers	412	71%	426	69%	393	72%			
05 Bulker	1,055	52%	1,022	43%	755	55%			
06 Torrlast	15168	27%	13945	27%	9%	11233			
07 Övrig Torrlast	125	4%	53	100%	2%	116			
08 Container	2202	1%	2323	5%	2357	0%			
09 Rorolastfartyg	3,166	61%	2,966	67%	64%	2,798			
10 Biltfartyg	529	12%	8%	822	11%	9%			
11 Färjor	88,980	46%	36%	99,425	55%	44%			
<b>Total</b>	<b>118,247</b>	<b>45%</b>	<b>32%</b>	<b>127,668</b>	<b>51%</b>	<b>39%</b>	<b>118,219</b>	<b>38%</b>	<b>35%</b>

## Appendix 1 – Anlöp på Sverige

Följande appendix innehåller detaljerad information indelad efter fartygstyp. Varje avsnitt innehåller en tabell som visar antalet anlöp gjorda i Sverige per år av fartygstypen fördelat efter fartygsnation. Därefter visas motsvarande uppgifter uttryckt i aggregerad dödviktskapacitet för de anlöpande fartygen. Nästföljande tabell visar de lastade och lossade godsmängderna för fartygstypen per fartygsnation. Fördelningen mellan svenskkontrollerade och svenskflaggade fartyg visas också.

Fartygens åldersfördelning respektive isklassning beskrivs separat. Uppgifterna specificeras per flagg och fartygstyp.

## Råoljetanker

Tabell 1: Antal anlöp i Sverige per år, med råoljetankers, per fartygsnation

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med Råoljetankers, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
LIBERIA	16	27	20	15	22	34	59	56	49	40	42	43
NORGE	88	85	87	88	89	55	46	51	53	38	51	33
ISLE OF MAN								4	14	36	25	29
MARSHALL ISLAND		8	6	11	10	11	25	19	15	19	19	26
BAHAMAS	12	12	6	12	24	34	17	31	30	22	39	22
GREKLAND	22	27	21	7	11	10	9	21	22	24	31	21
MALTA	3	5	1	6	15	17	19	18	13	15	36	20
STORBRIANNIEN	5	1	3	7	7	4	9	26	27	19	22	20
FINLAND	88	90	108	88	51	34	23	15	11	7	8	8
PANAMA	7	2	5		2		2	11	11	2	3	8
CAYMAN ISLAND					4	4	2		3	12	3	7
CYPERN	3	19	5	5	10	21	8	17	7		8	6
GIBRALTAR							2				1	6
RYSSLAND	2	4	4	5	15	1	1	13	16	30	14	5
SVERIGE	1											
Övriga (19)	33	22	26	34	34	34	19	31	35	16	24	21
<b>Total</b>	<b>280</b>	<b>302</b>	<b>292</b>	<b>278</b>	<b>294</b>	<b>259</b>	<b>241</b>	<b>313</b>	<b>306</b>	<b>280</b>	<b>326</b>	<b>275</b>

Tabell 2: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för råoljetankers

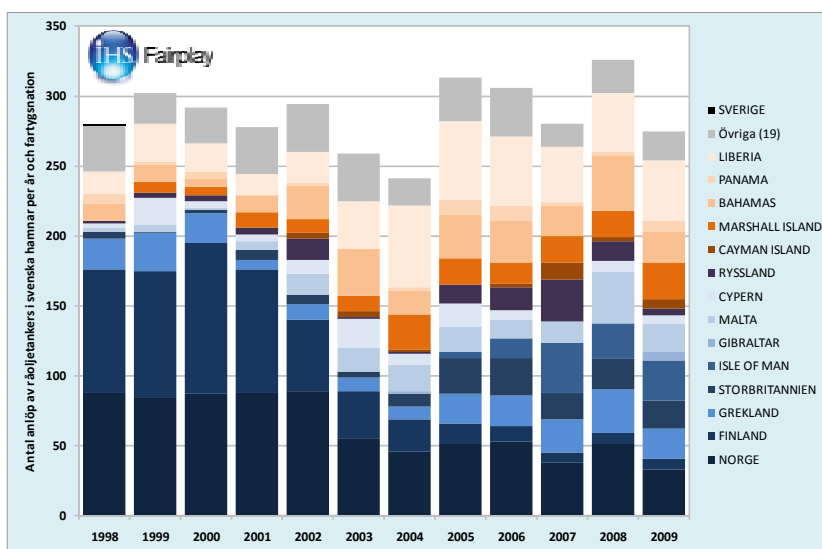
Flagg	Anlöp kapacitet i tusentals dödviktston i Sverige per år, med Råoljetankers, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
LIBERIA	1,692	2,462	1,993	1,824	2,208	3,594	5,766	5,638	4,278	3,908	4,247	4,006
NORGE	10,640	9,955	10,161	10,932	9,999	6,348	5,433	5,722	5,937	3,960	5,137	3,279
ISLE OF MAN												
MARSHALL ISLAND		773	569	1,101	1,003	1,145	2,808	1,877	1,371	1,833	1,926	3,346
BAHMAS	1,329	1,128	597	1,589	2,327	3,422	1,804	3,367	3,060	2,172	4,086	2,847
GREKLAND	2,049	2,449	1,719	453	588	661	602	2,151	2,081	2,016	3,067	2,300
MALTA	211	276	105	254	514	367	1,550	933	1,288	1,021	3,068	1,285
STORBRITANNIEN	304	70	263	462	625	444	989	2,112	2,161	989	777	1,677
FINLAND	2,528	2,361	4,151	2,988	1,542	2,672	2,398	1,291	1,110	743	849	849
PANAMA	893	396	725		372		143	1,106	1,106	211	254	844
CAYMAN ISLAND					432	432	216			260	1,285	342
CYPERN	86	933	143	183	318	590	218	1,063	672		902	692
GEBALTAR							91				3	20
RYSSLAND	110	253	225	274	723	20	20	259	133	199	229	30
SVERIGE	286											
Övriga (19)	4,664	2,520	4,270	5,303	4,228	4,960	2,714	2,739	3,403	1,523	2,091	2,018
<b>Total</b>	<b>24,791</b>	<b>23,575</b>	<b>24,910</b>	<b>23,362</b>	<b>24,880</b>	<b>24,656</b>	<b>24,752</b>	<b>28,584</b>	<b>27,574</b>	<b>22,873</b>	<b>29,663</b>	<b>27,583</b>

Tabell 3: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med råoljetankers

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med Råoljetankers, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
LIBERIA	1,302	1,842	1,513	1,250	1,593	2,971	4,764	4,229	3,135	2,993	3,122	2,723
NORGE	7,945	7,464	7,927	8,548	8,162	5,113	4,383	4,437	3,824	2,640	3,854	2,417
ISLE OF MAN												
MARSHALL ISLAND		511	355	707	576	590	1,890	1,044	701	1,107	1,180	1,820
BAHMAS	911	712	329	1,044	1,602	2,060	1,496	2,380	2,053	1,568	2,896	1,961
GREKLAND	1,521	1,703	1,255	353	469	511	426	1,739	1,700	1,641	2,123	1,362
MALTA	118	240	58	198	380	304	1,313	795	1,141	866	2,172	1,080
STORBRITANNIEN	161	40	195	389	358	376	789	1,762	1,743	715	675	1,049
FINLAND	2,021	1,760	3,331	2,422	1,175	2,004	1,961	1,125	954	609	720	648
PANAMA	826	344	467		176		54	847	867	190	205	685
CAYMAN ISLAND					311	249	138		156	1,026	283	467
CYPERN	75	455	128	142	240	494	168	879	614		552	498
GEBALTAR							69				2	12
RYSSLAND	81	150	181	211	544	17	18	223	122	177	202	28
SVERIGE	147											
Övriga (19)	22,599	19,582	23,010	24,645	23,253	23,818	22,291	23,885	23,527	18,025	22,896	20,000
<b>Total</b>	<b>18,653</b>	<b>17,402</b>	<b>19,374</b>	<b>19,975</b>	<b>19,414</b>	<b>19,254</b>	<b>19,840</b>	<b>21,827</b>	<b>20,763</b>	<b>16,967</b>	<b>21,296</b>	<b>18,524</b>

Mängden råolja som transporterades med fartyg kulminerade 2005, med närmare 22 miljoner ton. 2009 var det ca 18,5 miljoner ton, en minskning med 15 %. En anledning är naturligtvis den ekonomiska krisen som orsakade en generell minskning av transporter i världen, vilket också drabbade den svenska marknaden. Svensk flagg är ingen viktig fråga när det gäller transporter av råolja, ett enda anlop finns med i statistiken under de senaste 12 åren, och det gjordes 1998. Sedan dess har inga anlop gjorts av fartyg med svensk flagg.

Figur 1: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, råoljetankers



Totala antalet anlöp är i samma storleksordning i dag som för 12 år sedan. En mindre andel av anlöpen görs med fartyg med europeisk anknytning (från ca 200 i snitt per år perioden 1998–2002 till ca 150 under perioden 2005–2009). Allt större andel hamnar på flaggor som Liberia, Panama och Bahamas. Speciellt Liberia har ökat, ifrån runt 20 till drygt 40.

Tabell 4: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade råoljetankers

Hamn	2007		2008		2009	
	Antal anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade	Antal anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade	Antal anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade
Brofjorden	72	45	99	27	94	24
Degerhamn			1			
Gävle	1		4		4	
Göteborg	117	21	155	26	124	12
Härnösand	1					
Karlshamn	13		8		11	
Karskär	6				1	
Malnå	37		18		18	
Närköping	2		1		1	
Nynäshamn	14		17		12	
Oxelösund/SSAB	13		15		6	
Piteå/Haraholmen			1			
Stenungsund	4		3			
Sundsvall			3		1	
Trelleborg			1		3	0
<b>Total</b>	<b>280</b>	<b>66</b> 24%	<b>326</b>	<b>53</b> 16%	<b>275</b>	<b>36</b> 13%

Göteborg och Brofjorden är de två klart största hamnarna. Anlöp av svenskkontrollerade fartyg görs endast i dessa två hamnar. Inga svenskflaggade anlöp har gjorts under perioden 2007–2009. Trenden är att andelen svenskkontrollerade anlöp som görs minskar, nästan en halvering på 3 år. Råoljetankers har av naturliga skäl en tendens att trafikera hamnar som ligger i närheten av större raffinaderier, vilket medför att anlöpen sker med jämförelsevis stora fartyg i lägre frekvens. Den genomsnittliga kapaciteten på de fartyg som har anlöp till Sverige har under de senaste 12 åren legat strax under 100 000 ton.

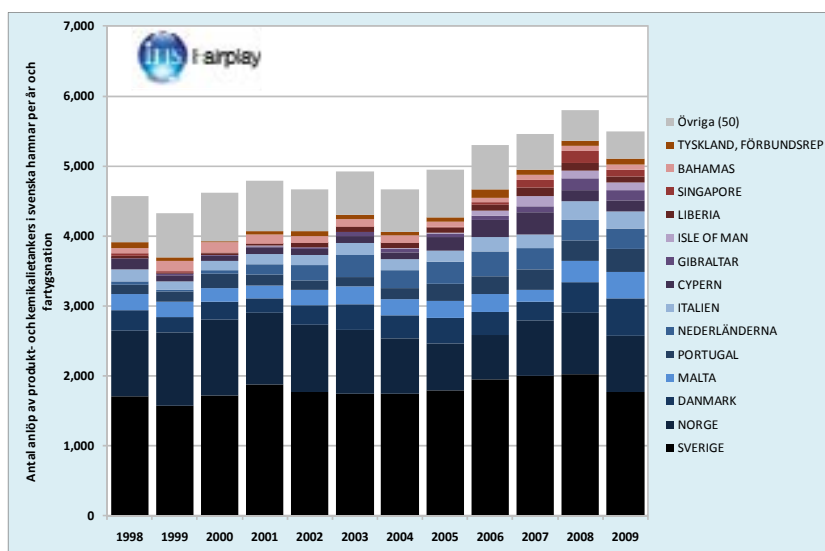
## Produkt- och Kemitanker

Tabell 5 Antal anlöp i Sverige per år, med produkt- och kemikalietankers, per fartygsnation

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med Produkt- och Kemikalietankers i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	1,707	1,567	1,716	1,873	1,764	1,743	1,739	1,788	1,953	2,003	2,027	1,767
NORGE	939	1,052	1,093	1,027	970	916	798	679	634	787	873	808
DANMARK	291	219	252	202	270	365	331	363	321	267	438	538
MALTA	230	218	193	192	221	251	222	244	260	169	303	367
PORTUGAL	141	152	203	156	143	138	165	242	261	293	289	339
NEDERLÄNDERNA	47	16	52	147	210	318	256	312	354	305	303	289
ITALIEN	161	128	137	149	148	165	161	166	201	193	267	246
CYPERN	164	86	65	88	82	99	99	187	245	319	154	158
GIBRALTAR	4	18	16	22	28	58	49	55	57	86	166	148
ISLE OF MAN	1	1	5	4	3	2	2	11	76	142	118	98
LIBERIA	29	22	26	23	59	70	75	71	85	125	103	92
SINGAPORE	37	24	3	2	3	5	8	11	40	112	173	91
BAHAMAS	81	146	147	131	94	108	102	71	56	67	71	84
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	80	49	19	56	74	64	49	66	125	79	79	84
FINLAND	121	115	96	112	91	78	91	132	66	48	79	73
STORBRITANNIEN	163	163	206	253	147	120	126	149	149	88	59	59
LUXEMBURG	26	42	20	35	22	28	40	38	55	63	54	59
MARSHALL ISLAND	1	2	1	8	14	26	24	46	82	60	58	59
NEDERLÄNDSKA ANTILLERNA	230	208	225	192	214	188	198	139	68	42		
SPANIEN			1		1	2	6	40	37	33	59	13
TANZANIA	54	26	31	37								
PANAMA	100	122	110	74	74	90	114	113	68	27	29	41
RYSSLAND	29	21	43	64	53	103	37	44	61	37	21	8
Övriga (41)	54	45	58	48	77	69	69	114	107	164	158	147
<b>Total</b>	<b>4,690</b>	<b>4,442</b>	<b>4,718</b>	<b>4,895</b>	<b>4,762</b>	<b>5,006</b>	<b>4,761</b>	<b>5,081</b>	<b>5,361</b>	<b>5,509</b>	<b>5,881</b>	<b>5,568</b>

Anlöp av produkt- och kemitanker är utspritt på ett betydligt större antal flaggor än råoljetanker, och antalet fartyg och anlöp är betydligt högre. Fartygen är betydligt mindre, och de anlöper också ett betydligt större antal mindre hamnar än råoljetankers. Storleken på fartygen har ökat markant under perioden, från knappt 8 000 dödviktston till närmare 11 000 dödviktston. En annan markant skillnad mot råoljetankers är att den svenska flaggan är av betydligt större vikt i de här segmenten, men vi ser också en högre andel av Nordiska och Europeiska flaggor bland de vanligaste.

Figur 2: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, produkt- och kemikalietankers



Tabell 6: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för produkt- och kemikalietankers

Flagg	Anlöp kapacitet i tusentals dödvikt i Sverige per år, med produkt- och kemikalietankers, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	12,188	10,614	12,305	12,589	11,437	11,472	12,474	13,329	15,194	14,724	14,406	12,471
NORGE	7,975	8,553	8,813	8,131	8,021	8,114	8,024	6,793	6,666	8,603	9,551	8,388
DANMARK	1,512	1,233	1,531	1,535	1,325	1,716	1,537	2,520	1,975	2,091	3,259	5,885
MALTA	3,366	2,816	1,987	1,747	2,416	3,003	2,499	3,007	3,384	2,356	4,310	4,169
PORTUGAL	520	518	725	531	524	556	777	1,133	1,237	1,412	1,656	1,999
NEDERLÄNDERNA	153	59	296	901	1,316	2,136	1,707	1,984	2,241	1,956	2,060	1,997
ITALIEN	600	586	628	729	964	1,186	1,401	1,252	1,549	1,483	2,674	2,802
CYPERN	1,986	843	479	715	802	989	1,152	1,225	2,528	2,422	1,871	1,814
GIBRALTAR	43	235	202	228	305	744	657	776	1,026	1,070	1,734	1,676
ISLE OF MAN	3	3	13	10	8	5	73	250	948	1,617	1,807	1,747
LIBERIA	839	517	691	582	1,097	1,528	1,984	1,698	1,778	2,195	2,417	2,149
SINGAPORE	116	180	92	69	92	152	189	239	594	1,464	1,903	1,019
BAHAMAS	420	628	513	503	299	343	412	728	806	1,024	1,370	1,054
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	890	655	337	344	754	607	573	663	993	519	782	842
FINLAND	1,219	1,132	932	1,084	974	765	1,081	1,757	1,230	953	1,992	2,570
STORBRITANNEN	964	1,153	1,105	1,590	1,384	1,308	1,439	2,087	2,231	1,183	1,052	1,350
LUXEMBURG	139	203	129	242	266	216	351	466	771	791	605	709
MARSHALL ISLAND	37	75	37	179	312	559	753	1,532	2,461	1,855	1,660	1,978
NEDERLÄNSKA ANTILLERNA	1,433	1,277	1,369	1,180	1,289	1,132	1,174	839	354	216		
SPANIEN			46		8	59	40	267	305	277	517	359
TANZANIA	210	101	121	144								
PANAMA	638	968	957	615	663	785	1,382	1,405	1,153	603	984	930
RYSKLAND	489	282	755	1,006	801	1,530	540	673	644	298	238	55
Övriga (41)	264	143	381	224	841	530	829	1,646	1,962	5,197	4,208	4,492
<b>Total</b>	<b>36,032</b>	<b>32,774</b>	<b>34,443</b>	<b>34,879</b>	<b>35,897</b>	<b>39,433</b>	<b>41,049</b>	<b>46,269</b>	<b>51,828</b>	<b>54,307</b>	<b>61,054</b>	<b>60,454</b>

**Tabell 7: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med produkt- och kemikalietankers**

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med Produkt- och Kemikalietankers, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	9,899	8,516	9,862	9,875	8,748	8,976	9,872	10,203	11,832	11,473	11,245	9,243
NORGE	6,276	6,713	6,822	6,088	5,857	5,769	5,722	4,872	5,097	6,124	6,846	6,020
DANMARK	1,125	922	1,098	1,067	1,002	1,252	1,167	1,822	1,393	1,524	2,408	4,076
MALTA	2,348	1,917	1,479	1,325	1,809	2,129	1,786	2,073	2,469	1,744	3,378	3,008
PORTUGAL	262	231	385	269	270	312	541	699	779	816	1,205	1,334
NEDERLÄNDERNA	105	90	239	689	1,021	1,635	1,284	1,540	1,613	1,470	1,539	1,450
ITALIEN	360	354	387	470	684	805	843	761	873	833	1,101	1,413
CYPERN	1,616	688	377	472	651	710	906	953	1,863	1,988	1,556	1,467
GIBRALTAR	35	186	165	181	243	553	462	611	869	888	1,392	1,360
ISLE OF MAN	2	2	8	8	4	3	54	178	765	1,209	1,391	1,348
LESERA	537	369	487	428	737	1,027	1,308	1,160	1,250	1,545	1,600	1,577
SINGAPORE	68	105	49	42	68	66	81	137	346	1,047	1,473	686
BAHAMAS	311	509	383	369	198	251	290	475	408	689	979	693
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	725	542	261	201	549	462	401	438	637	289	483	513
FINLAND	1,017	952	785	804	795	606	801	1,245	928	740	1,430	1,851
STORBRITANNIEN	810	1,019	1,033	1,377	1,167	1,100	1,246	1,656	1,846	889	757	939
LUXEMBURG	64	110	76	143	176	86	194	326	494	489	359	508
MARSHALL ISLAND	2	4	3	108	218	397	635	1,286	2,008	1,401	1,275	1,413
NEDERLÄNDSKA ANTILLERNA	1,036	956	1,058	916	1,018	907	953	691	293	171		
SPANEN			43		6	60	30	224	245	253	416	296
TANZANIA	190	94	100	122								
PANAMA	403	754	719	424	395	491	965	864	748	330	499	500
RYSSLAND	375	221	557	779	599	1,027	458	551	521	244	191	47
Övriga (41)	204	113	288	160	639	344	618	1,165	1,386	3,740	3,127	3,193
<b>Total</b>	<b>27,769</b>	<b>25,207</b>	<b>26,665</b>	<b>26,318</b>	<b>26,854</b>	<b>28,967</b>	<b>30,617</b>	<b>33,929</b>	<b>38,662</b>	<b>39,894</b>	<b>44,647</b>	<b>42,936</b>

**Tabell 8: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade produkt- och kemikalietankers**

Hamn	2007			2008			2009		
	Antal anlöp	Varav svensk-kontrollerade	Varav svensk-flaggade	Antal anlöp	Varav svensk-kontrollerade	Varav svensk-flaggade	Antal anlöp	Varav svensk-kontrollerade	Varav svensk-flaggade
Göteborg	1,567	1,042	871	1,706	1,138	903	1,668	1,064	741
Brofjorden	955	642	522	987	677	507	924	736	467
Malmö	449	207	97	437	215	91	447	211	65
Stenungsund	286	44	29	306	37	15	302	61	31
Stockholm	250	91	57	262	92	53	247	102	34
Gävle	159	56	26	190	70	35	210	79	41
Karlskrona	202	98	79	218	88	71	180	90	81
Norrköping	172	70	47	179	83	58	160	74	39
Helsingborg	160	28	19	162	45	29	147	38	24
Nynäshamn	120	78	8	132	98	9	110	74	8
Södertälje	82	22	19	91	23	21	103	36	19
Västerås	94	65	39	99	70	32	96	77	36
Kalmar	88	48	6	78	48	23	89	42	14
Halmstad	80	60	45	91	65	36	81	58	42
Sundsvall	74	34	28	107	22	16	76	25	6
Örnsköldsvik	88	5	4	81	6	2	64	1	
Oxelösund/SSAB	75	15	5	122	16	3	62	14	3
Luleå	53	23	19	45	18	16	50	35	12
Höganäs	51	0		42	0		49	0	
Trelleborg	37	13	13	40	17	17	47	18	18
Rönnskär	65	0		56	0		43	0	
Husum	44	5	1	47	3		40	3	
Holmsund	38	25	18	44	18	12	39	21	8
Karlstad	23	11	11	31	28	28	26	24	24
Sandarne	20	5		28	1		26	9	
Övriga (43)	277	65	40	300	66	49	282	84	54
<b>Total</b>	<b>5,509</b>	<b>2,752</b> 50%	<b>2,003</b> 36%	<b>5,881</b>	<b>2,944</b> 50%	<b>2,027</b> 34%	<b>5,568</b>	<b>2,976</b> 53%	<b>1,767</b> 32%

Precis som för råoljetankers är Göteborg och Brofjorden de hamnar där de flesta anlöpen sker. Orsaken är att råolja fraktas till raffinaderier där den processas, varpå de mindre produkttank-fartygen fraktar den i mindre portioner till andra hamnar runt om i Sverige (en del av godset kommer naturligtvis även att fraktas via



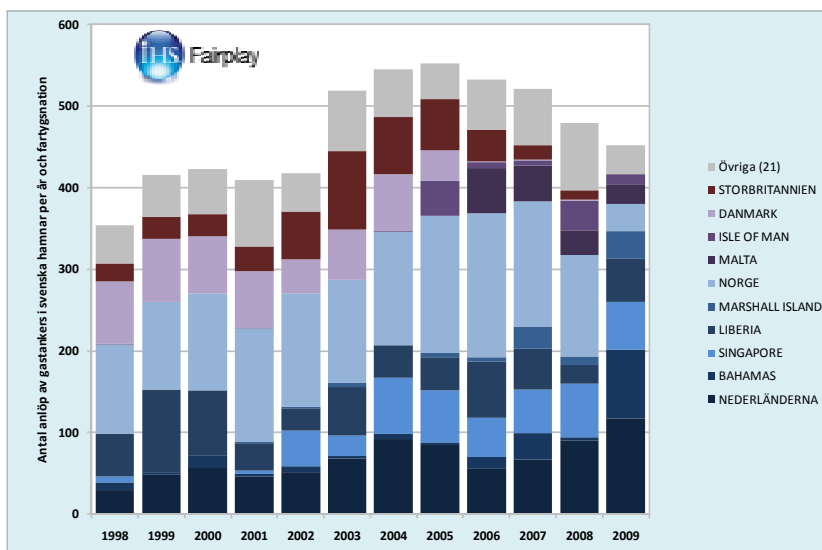
väg och/eller järnväg). Tabellen ovan visar att svenskkontrollerat tonnage dominerar marknaden, omkring hälften av båtarna kontrolleras av svenska intressen, och ungefär en tredjedel är svenskflaggade. Denna andel har också minskat något, från 36 % till 32 %, samtidigt som andelen svenskkontrollerat tonnage ökar.

## Gastanker

Tabell 9 Antal anlöp i Sverige per år, med gastankers, per fartygsnation

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med Gastankers i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NEDERLÄNDERNA	29	48	57	46	51	68	92	85	55	67	90	117
BAHAMAS	10	3	15	3	8	3	6	3	15	32	4	85
SINGAPORE	7			4	43	25	69	63	48	54	66	58
LIBERIA	52	102	79	34	28	60	40	41	69	50	23	53
MARSHALL ISLAND				2	2	5		5	5	27	10	34
NORGE	110	107	120	139	139	126	139	169	177	153	125	33
MALTA									55	44	30	24
ISLE OF MAN	1			1				42	7	6	36	13
ANTIGUA	4		2	19	7	10	7	1	22	21	19	10
PANAMA	6	9	18	7	2	2	4	4	5	5	4	6
BELGIEN							8	15	1	2	9	5
CYPERN							1	5	3	9	8	4
LETILAND										9	10	4
HONG-KONG	2	1	5	16	9	20	4	1			1	3
ITALIEN	1	1	11	2		2	2	4	27	18	26	1
FRANKRIKE	10	9	3	11	3	2	2	2	2	1	1	1
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP		4	4		3	4	14	4				1
DANMARK	76	77	69	69	41	62	70	38	1	1	1	1
STORBRITANNIEN	22	27	28	30	59	96	70	63	39	18	12	12
Övriga (12)	24	28	12	26	23	36	16	9	2	4	2	0
<b>Total</b>	<b>354</b>	<b>416</b>	<b>423</b>	<b>409</b>	<b>418</b>	<b>519</b>	<b>545</b>	<b>552</b>	<b>533</b>	<b>521</b>	<b>479</b>	<b>452</b>

Figur 3: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, gastankers



Tabell 10: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för gastankers

Flagg	Anlöp kapacitet i tusentals dödviktston i Sverige per år, med Gastankers i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NEDERLANDERNA	118	204	255	213	231	317	449	413	272	320	525	643
BAHAMAS	43	12	61	9	78	12	26	52	79	156	127	877
SINGAPORE	21			7	100	61	150	162	177	377	307	426
LIBERIA	335	571	416	179	252	377	316	262	573	263	181	342
MARSHALL ISLAND				3	3	8	8	8	8	45	17	66
NORGE	1,227	1,080	1,251	1,609	1,547	1,480	1,853	2,126	2,350	1,843	1,614	878
MALTA									106	99	58	76
ISLE OF MAN	3			3			3	124	22	43	143	66
ANTIGUA	26		12	113	41	62	50	6	95	97	95	49
PANAMA	36	69	177	48	11	7	62	125	64	161	17	96
BELGIEN							34	63	27	20	265	137
CYPERN							9	20	13	39	35	12
LETTLAND										211	235	94
HONG-KONG	32	4	21	69	39	86	17	27			5	15
ITALIEN	6	5	112	22		10	12	25	83	68	102	3
FRANKRIKE	295	265	88	351	88	90			102	57	45	45
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP		37	38		32	33	151	65				18
DANMARK	211	290	315	159	475	256	319	93	2	5	5	
STORBRITANNIEN	51	236	151	198	485	556	479	403	252	260	189	
Övriga (12)	166	247	102	217	200	480	108	61	9	93	39	
Total	2,571	3,022	3,001	3,199	3,582	3,746	4,129	4,034	4,232	4,158	4,003	3,845

Tabell 11: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med gastankers

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med gastankers, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NEDERLANDERNA	49	86	99	80	89	131	197	163	103	109	262	317
BAHAMAS	17	4	24	4	21	5	9	33	27	66	102	437
SINGAPORE	10			3	51	31	76	83	83	203	181	254
LIBERIA	177	305	189	84	142	174	151	108	233	124	101	175
MARSHALL ISLAND				1	1	3		3	3	19	7	31
NORGE	700	563	733	886	899	875	1,044	1,275	1,378	980	893	451
MALTA									46	39	24	28
ISLE OF MAN	1			1			1	52	8	16	60	33
ANTIGUA	14		5	50	15	29	27	2	36	47	53	25
PANAMA	17	34	91	27	7	5	38	83	51	138	7	58
BELGIEN							13	31	4	7	161	15
CYPERN							5	9	5	11	11	6
LETTLAND										53	42	13
HONG-KONG	15	2	8	23	14	34	8	20			2	7
ITALIEN	2	3	60	13		7	5	8	45	35	50	2
FRANKRIKE	161	176	55	241	56	59			56	37	24	21
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP		18	16		9	12	68	35				5
DANMARK	100	121	167	82	235	114	155	43	1	2	3	
STORBRITANNIEN	24	143	65	97	227	240	209	175	96	136	91	
Övriga (12)	77	118	50	89	109	303	44	32	5	47	20	
Total	1,365	1,574	1,562	1,680	1,873	1,962	2,110	2,176	2,181	2,071	2,096	1,879

I likhet med råoljetankers är svensk flagg ingen viktig komponent när det gäller gastankfartyg. Inga anlöp har registrerats med svenskflaggade fartyg under perioden 1998 till 2009. En mindre andel av tonnaget (6 %) som anlöp Sverige under 2009 har varit svenskkontrollerat. Gastanksegmentet är relativt marginellt i Sverige i dag, men indikationer finns på en ökad betydelse i framtiden.

**Tabell 12: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade gastankers**

Hamn	2007		2008		2009	
	Antal anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade	Antal anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade	Antal anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade
Brofjorden	109	0	119	0	121	11
Göteborg	63	0	50	0	44	14
Karlshamn	49	0	32	0	20	2
Köping	41	0	44	0	40	0
Stenungsund	257	0	230	0	225	0
Sundsvall	2	0	3	0	2	0
Västerås			1	0		
<b>Total</b>	<b>521</b>	<b>0</b> 0%	<b>479</b>	<b>0</b> 0%	<b>452</b>	<b>27</b> 6%

Stenungsund är den svenska hamn med flest anlöp av gastankfartyg, följd av Brofjorden, Göteborg och Köping.

### Övriga tankfartyg

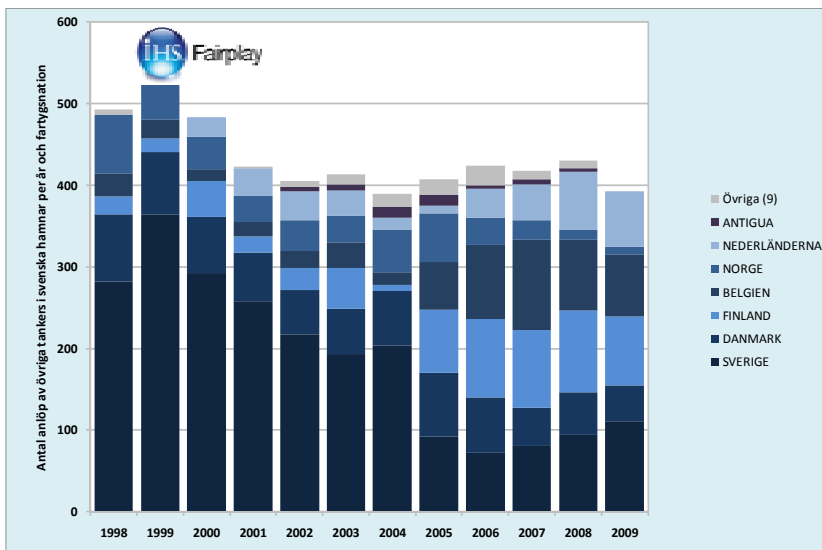
**Tabell 13 Antal anlöp i Sverige per år, med övriga tankfartyg, per fartygsnation**

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med övriga tankfartyg i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	282	365	292	258	217	193	204	92	72	80	94	111
DANMARK	82	76	69	60	55	56	67	78	68	48	52	44
FINLAND	22	16	44	19	27	50	7	78	96	94	101	84
BELGIEN	29	23	15	18	21	31	16	58	91	111	86	76
NORGE	72	75	39	32	37	32	52	60	33	24	13	10
NEDERLÄNDERNA		4	25	34		36	32	14	9	36	44	71
ANTIGUA						5	7	14	13	4	6	4
RYSSLAND										16	5	3
NEDERLÄNSKA ANTILLERNA				1	2	5	1	2	3			1
PANAMA	4	5										
STORBRIANNIEN						1	1	4	1			
TURKIJET												1
GREKLAND	1											
UKRAINA				1								
MALTA			1									
LIBERIA	1											
<b>Total</b>	<b>493</b>	<b>565</b>	<b>484</b>	<b>423</b>	<b>400</b>	<b>407</b>	<b>376</b>	<b>394</b>	<b>420</b>	<b>412</b>	<b>426</b>	<b>393</b>

Segmentet ”övriga tankfartyg” fångar upp de tankers som inte ryms i någon av de tre första typerna råolja- produkt/kemi- och gastankers. Det inkluderar tankpråmar, bitumenfartyg samt specialtankers för exempelvis vatten eller fruktjuice, och representerar en relativt liten del av trafiken till Sverige.

En relativt stor andel av trafiken sker med svenskflaggade fartyg, men denna andel har minskat från runt 60 % i slutet av 1990-talet och början av 2000-talet, till runt 20 % mellan 2005 och 2008. Under 2009 ökade den svenskflaggade andelen av trafiken till 28 %, mycket på grund av att den totala trafiken minskade medans svenskflaggat ökade något.

**Figur 4: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, övriga tankfartyg**



**Tabell 14: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade övriga tankfartyg**

Hamn	2007			2008			2009		
	Antal Anlöp	Varav Svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav Svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav Svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade
Nynäshamn	146	146	40	129	129	39	132	132	58
Göteborg	54	53	13	56	56	19	62	61	13
Södertälje	48	25	4	56	19	9	53	16	10
Malmö	44	19	7	56	20	8	50	19	4
Helsingborg	20			19			24		3
Norrköping	11	10	1	15	15	2	13	13	4
Karlskrona	9			12			12		
Västerås	15	14		22	22	4	12	12	3
Holmsund	11	11	7	11	10	5	10	10	10
Sandarne	11	11	7	13	13	6	9	9	8
Kalmar	4	4	1	6	6	1	6	6	1
Sölvesborg							3		
Gävle				2			2		1
Djurön							1		1
Landskrona							1		
Lidköping	2			1			1		
Östrand							1		
Stockholm	18			14			1		
Övriga (11)	19	1	0	14	3	1	0		
<b>Total</b>	<b>412</b>	<b>294</b>	<b>80</b>	<b>426</b>	<b>293</b>	<b>94</b>	<b>393</b>	<b>283</b>	<b>111</b>
		71%	19%		69%	22%		72%	28%

## Bulkfartyg

Tabell 15 Antal anlöp i Sverige per år, med bulkfartyg, per fartygsnation

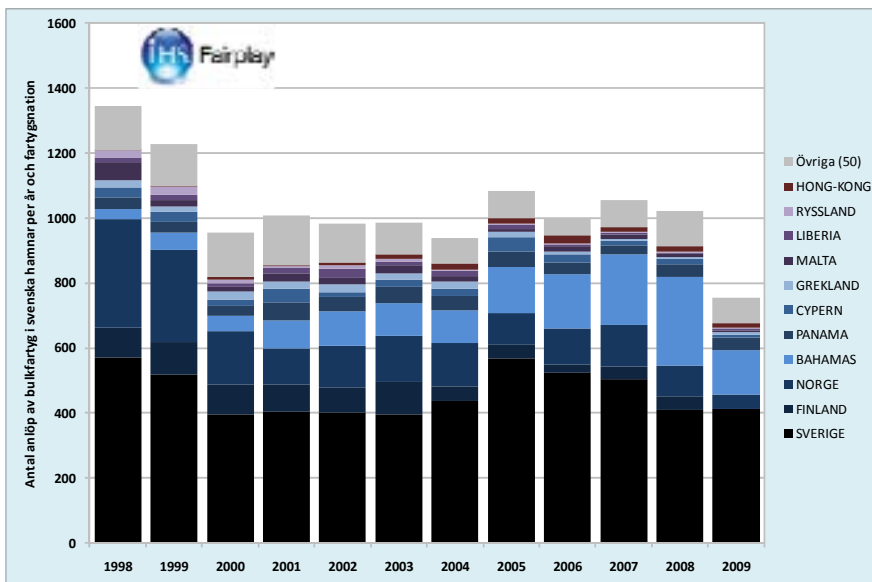
Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med bulkfartyg i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	571	517	395	404	401	396	437	569	523	503	409	411
BAHAMAS	29	54	46	88	105	102	100	143	167	216	273	136
NORGE	334	283	165	110	129	141	134	98	111	130	94	47
PANAMA	38	34	32	55	44	49	44	48	37	29	41	37
BARBADOS	1						7	5	13	12	7	16
HONG-KONG	2	3	10	1	10	14	21	17	23	16	17	15
ANTIGUA	1	4	10	35	14	9	5	13	5	9	10	15
MARSHALL ISLAND	8	10	2	2	3	3	3	2	5	9	9	12
MOLDAVIEN												11
CYPERN	29	30	19	42	14	22	24	42	25	12	16	9
GREKLAND	24	18	25	22	25	19	21	17	8	7	6	8
MALTA	54	18	13	24	20	26	18	9	17	15	10	7
LIBERIA	14	18	12	17	27	12	15	13	7	5	4	6
PORTUGAL					12	9	6	6	6	22	14	4
SINGAPORE	8	7	7	10	1	3	2	2		4	2	4
TURKIJET	12	4	7	4	14	9	1	1	3	1		3
CAYMAN ISLAND								1	2	3	1	3
KINA	4	8	5	6	5	10	2	8	4	1	1	2
FILIPPINERNA	3	2	3	4	2	2	2	6	1	2	5	2
KROATIEN	1	1	1	2	1	1	3	1	1		1	2
RYSSLAND	22	25	11	7	11	7	2	3	3	1	2	1
ITALIEN		1	1	1		3	2			1	46	1
STORBRIANNIEN	2	2	2	5	3		2			2	1	1
SYD-KOREA	1		1		2	1		3	1		1	1
JAPAN					1							1
FINLAND	93	101	92	84	78	100	45	40	25	39	42	
Övriga (35)	93	89	97	85	61	48	42	36	13	16	10	0
<b>Total</b>	<b>1,344</b>	<b>1,229</b>	<b>956</b>	<b>1,008</b>	<b>983</b>	<b>986</b>	<b>938</b>	<b>1,082</b>	<b>1,000</b>	<b>1,055</b>	<b>1,022</b>	<b>755</b>

Antalet anlöp med bulkfartyg har minskat kraftigt, från 1 344 under 1998, till 755 anlöp under 2009 – en minskning med 44 %. Samtidigt har godsmängden minskat med 47 %. Den klart största andelen av anlöpen sker med svenska fartyg, medan andra flaggor har tagit över en allt större del av godset, och Panama har passerat den svenska under 2009. Detta beror främst på att den genomsnittliga storleken på de utlandsflaggade fartygen har ökat samtidigt som den har minskat för de svenskflaggade.

Tabell 16: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med bulkfartyg

Tusenårs godston fraktat till och från Sverige per år, med bulkfartyg, i storleksordning per fartygsnation												
Flagg	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	2,536	2,086	1,704	1,609	1,683	1,682	2,192	2,529	2,737	2,486	1,498	1,325
BAHAMAS	857	673	844	1,140	797	715	454	670	681	752	898	532
NORGE	1,403	1,792	1,311	1,235	647	1,131	1,011	388	574	588	468	118
PANAMA	881	659	836	1,250	1,347	1,653	1,289	1,425	1,158	929	990	1,374
BARBADOS	36						167	37	52	52	27	62
HONG-KONG	70	92	329	27	248	339	686	610	619	524	625	496
ANTIGUA	22	14	35	123	64	32	19	98	20	67	115	235
MARSHALL ISLAND	145	75	7	63	103	41	76	88	155	438	321	385
MOLDAVIEN												21
CYPERN	250	379	357	833	339	360	493	540	215	235	381	190
GREKLAND	782	433	672	551	809	743	1,060	797	361	307	307	319
MALTA	774	333	455	396	370	512	305	192	673	288	111	149
LIBERIA	828	753	489	494	948	612	507	536	226	168	104	224
PORTUGAL					33	25	16	17	18	58	40	9
SINGAPORE	424	1,230	290	238	30	125	61	41		129	50	78
TURKIET	203	44	120	61	176	172	1	41	65	37		83
CAYMAN ISLAND								25	21	31	10	118
KINA	115	251	108	107	158	318	61	332	146	42	21	72
FILIPPINERNA	78	16	49	139	46	65	74	177	19	75	205	73
KROATIE	18	18	3	53	44	20	42		32		33	69
RYSSLAND	237	178	91	103	149	100	34	51	60	11	37	18
ITALIEN		62	50	72		187	70			48	485	59
STORBRIANNEN	65	51	88	148	33		54			69	15	44
SYD-KOREA	21		27		36	9		34	43		25	44
JAPAN				11								37
FINLAND	263	237	196	176	150	241	386	492	90	218	201	
Övriga (35)	1,591	1,853	1,715	1,725	1,305	1,134	761	543	266	354	233	
<b>Total</b>	<b>11,600</b>	<b>11,230</b>	<b>9,778</b>	<b>10,544</b>	<b>9,527</b>	<b>10,217</b>	<b>9,821</b>	<b>9,665</b>	<b>8,231</b>	<b>7,927</b>	<b>7,202</b>	<b>6,134</b>

Figur 5: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, bulkfartyg



Tabell 17: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för bulkfartyg

Flagg	Anlöp kapacitet i tusentals dödviktston i Sverige per år, med bulkfartyg, i storlek-sördning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVENSK	2,853	2,456	1,965	1,959	1,991	2,018	2,594	2,940	3,519	2,813	1,891	1,682
BAHAMAS	1,100	1,225	1,278	1,602	1,155	828	483	908	781	808	951	771
NORGE	1,646	2,159	1,826	2,039	937	1,464	1,411	521	755	726	601	124
PANAMA	1,842	1,293	1,663	2,415	2,299	2,791	2,005	2,451	1,784	1,545	1,866	2,140
BARBADOS	44						233	53	58	54	31	70
HONG-KONG	146	176	504	30	425	522	1,251	956	1,203	786	1,005	745
ANTIGUA	35	22	48	187	220	66	48	137	23	103	157	303
MARSHALL ISLAND	174	100	9	91	220	47	121	102	235	652	557	710
MOLDAVIEN												24
CYPERN	554	608	500	1,356	453	729	650	894	303	382	671	277
GREKLAND	1,088	800	1,323	984	1,478	1,231	1,423	1,154	567	491	445	456
MALTA	1,518	453	233	856	501	789	470	243	810	403	223	271
LIBERIA	1,047	1,132	738	918	1,631	625	837	797	367	266	236	291
PORTUGAL					37	28	18	18	18	61	41	10
SINGAPORE	601	1,284	338	471	40	172	68	84		248	174	134
TURKIJET	498	149	322	134	449	314	26	52	95	46		152
CAYMAN ISLAND								52	22	33	11	210
KINA	190	431	166	273	233	574	101	509	255	74	37	153
FILIPPINERNA	112	55	55	286	95	89	152	341	30	88	298	88
KROATIEN	30	23	23	67	35	23	68		34		34	161
RYSSELAND	496	350	132	166	243	155	40	71	72	20	50	19
ITALIEN		83	60	75		200	149			75	509	70
STORBRIANNEN	81	54	116	238	57		58			143	49	56
SYD-KOREA	27		37		65	27		102	46		27	52
JAPAN					54							49
FINLAND	271	262	215	201	171	262	329	435	100	206	217	
Övriga (35)	2,341	2,670	2,651	2,512	1,954	1,577	1,021	721	429	555	282	
<b>Total</b>	<b>16,693</b>	<b>15,785</b>	<b>14,201</b>	<b>16,861</b>	<b>14,741</b>	<b>14,531</b>	<b>13,555</b>	<b>13,542</b>	<b>11,507</b>	<b>10,577</b>	<b>10,362</b>	<b>9,019</b>

Den genomsnittliga fartygsstorleken för varje anlöp har gått ifrån knappt 5 000 dwt för svenskflaggade fartygen till strax under 4 100 dwt. För fartyg med Panama-flagg har storleken samtidigt ökat med mer än 19 %, från drygt 48 000 till nästan 58 000 dwt. Att de utlandsflaggade fartygen i snitt är så mycket större än de svenska beror på att de generellt transporterar gods över längre sträckor, ofta transocean. De mindre bulkfartygen som trafikerar svenska hamnar går i större utsträckning i det svenska närområdet, Östersjön Kattegatt och Skagerrak samt norra delen av Europa.

Tabell 18: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade bulkfartyg

Hamn	2007			2008			2009		
	Antal Anlöp	Svenskkontrollerade	Svenskflaggade	Antal Anlöp	Svenskkontrollerade	Svenskflaggade	Antal Anlöp	Svenskkontrollerade	Svenskflaggade
Säle	277	202	197	319	218	214	184	157	157
Dejarshamn	125	123	123	109	101	101	125	125	125
Karlshamn	69	7	6	60	10	10	48	10	10
Landskrona	63	2	4	51	2	2	47	1	
Sunne	63	4	4	62	0		47	0	
Luleå	90	63	62	74	11	9	37	0	
Västerås	38	4	4	27	2	2	32	6	6
Oxelösund/SSAB	62	19	19	42	0	0	26	0	
Svevholm	38	11	1	73	23	18	24	17	16
Malmö	20	12	10	15	4	2	20	4	4
Djårön	5	5	5	13	11	11	17	15	15
Åhus	7	2	2	3	2	2	14	5	5
Norrköping	12	4	4	15	6	6	14	8	8
Hälmstad	12	4	4	18	3	3	12	2	2
Köping	15	6	1	6	1	1	6	5	5
Storvång	43	30	18	18	7		0	0	
Göteborg	4	0		13	0		3	0	
Övriga (38)	114	50	43	104	43	30	99	62	58
<b>Total</b>	<b>1,065</b>	<b>548</b>	<b>503</b>	<b>1,022</b>	<b>444</b>	<b>409</b>	<b>755</b>	<b>417</b>	<b>411</b>
		52%	48%		43%	40%		55%	54%

Vi kan se att drygt hälften av de anlöp som görs sker med svenskkontrollerade fartyg. Den största delen av de svenskkontrollerade fartygen har också svensk flagg, av 417 anlöp av svenskkontrollerade fartyg 2009 var inte mindre än 411 svenskflaggade.

## Torrlastfartyg

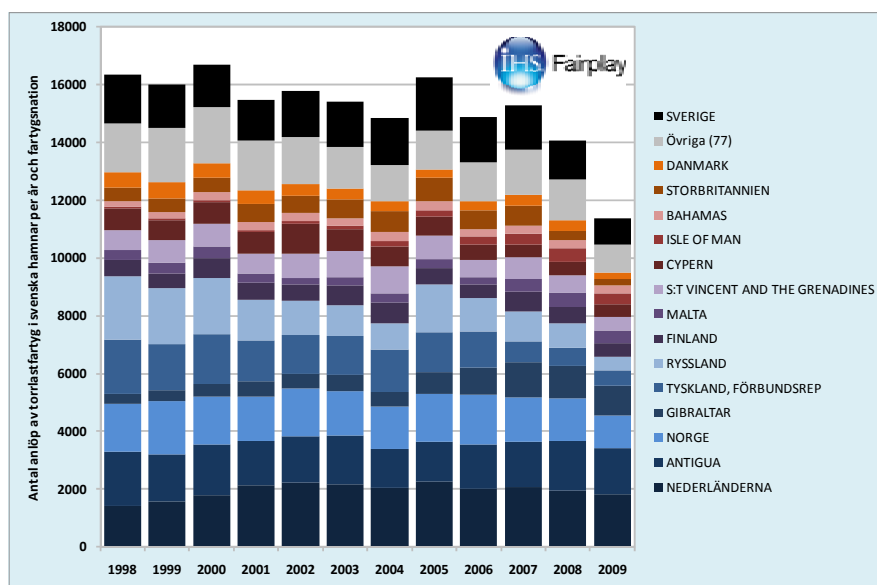
Sverige är en av de största flaggorna när det kommer till trafik med torrlastfartyg i svenska hamnar, men antalet anlöp har minskat med 46 % sedan 1998. Samtidigt har det totala antalet anlöp med torrlastfartyg minskat ifrån drygt 16 000 till strax över 11 000.

**Tabell 19** Antal anlöp i Sverige per år, med torrlastfartyg, per fartygsnation

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med torrlastfartyg i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NEDERLÄNDERNA	1,421	1,573	1,790	2,128	2,233	2,163	2,037	2,256	2,020	2,080	1,948	1,809
ANTIGUA	1,886	1,635	1,763	1,530	1,577	1,708	1,347	1,381	1,620	1,555	1,732	1,615
NORGE	1,653	1,852	1,664	1,560	1,665	1,534	1,471	1,670	1,712	1,533	1,464	1,131
GIBRALTAR	324	353	438	532	508	535	517	734	960	1,225	1,125	1,036
SVERIGE	1,697	1,493	1,474	1,404	1,583	1,563	1,624	1,821	1,572	1,537	1,356	916
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	1,901	1,600	1,724	1,395	1,364	1,365	1,464	1,380	1,248	733	615	522
RYSSLAND	2,185	1,952	1,931	1,411	1,173	1,064	918	1,664	1,150	1,036	852	471
FINLAND	574	494	692	600	579	674	695	553	465	682	576	464
MALTA	332	379	414	305	214	283	338	337	273	441	494	456
S.T VINCENT AND THE GRENADINES	675	793	780	689	827	919	921	816	569	735	601	453
CYPERN	770	676	745	762	1,047	744	709	649	543	441	476	442
ISLE OF MAN	53	63	68	64	103	131	187	219	282	381	453	390
BAHAMAS	197	222	266	262	275	266	285	295	266	271	285	253
STORBRITANNEN	469	480	514	621	607	648	744	835	648	706	301	235
DANMARK	517	554	502	479	380	375	340	265	323	361	377	224
PANAMA	222	207	233	160	130	159	193	178	184	240	209	163
NEDERLÄNDSKA ANTILLERNA	152	180	195	155	183	150	115	205	262	304	321	141
LITAUEN	123	244	218	140	164	191	155	113	60	57	57	51
BELIZE	89	112	132	133	56	29	82	114	122	138	201	134
HONDURAS	194	185	188	209	204	157	170	169	132	72	58	28
ESTLAND	168	165	144	117	107	125	62	34	65	23	9	1
PORTUGAL	43	51	49	49	84	59	55	61	94	79	49	49
LETTLAND	138	143	137	113	52	7	7	12	29	27	45	69
KAMBODJA	110	98	110	74	58	43	35	86	9	13	34	20
MAYANMAR	73	64	72	69	68	68	16	4	10	7	17	12
POLEN	24	18	24	52	87	90	62	75	36	38	30	48
TONGA	70	84	86	84	75							
BARBADOS		9	15	39	14	10	27	51	31	143	113	121
COMORERNA	27	36	38	69	57	63	31					
GEORGIEN	2	5	46	41	24	53	32	20	13	56	27	28
COOK ISLANDS									3	112	86	25
FÄRÖARNA	3			2	2	3		7	81	60	18	12
GREKLAND	19	40	54	40	47	45	50	47	47	35	24	29
SPANIEN		6	5	36	75	1	2			1		1
ITALIEN									53	1		
Övriga (57)	258	235	190	140	162	188	152	193	90	163	118	35
<b>Total</b>	<b>16,369</b>	<b>16,001</b>	<b>16,701</b>	<b>15,464</b>	<b>15,784</b>	<b>15,413</b>	<b>14,843</b>	<b>16,244</b>	<b>14,872</b>	<b>15,286</b>	<b>14,071</b>	<b>11,384</b>



Figur 6: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, torrlastfartyg



Tabell 20: Anlöpt kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för torrlastfartyg

Flagg	Anlöpt kapacitet i tusentals dödviktston i Sverige per år, med torrlastfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NEDERLÄNDERNA	4.491	5.116	6.738	8.489	9.048	9.049	8.611	9.795	8.751	9.511	8.942	8.464
ANTIGUA	5.958	5.323	5.566	4.862	4.948	5.532	4.158	4.253	4.925	5.604	6.350	6.289
NORGE	4.900	5.597	5.583	5.222	5.795	5.441	5.419	6.430	7.093	6.034	5.005	4.177
GIBRALTAR	1.197	1.253	1.530	1.855	1.625	1.860	1.837	2.773	3.891	4.866	4.735	4.408
SVERIGE	5.032	4.689	4.741	4.627	4.928	5.097	5.212	5.304	4.870	5.618	5.270	3.590
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	6.794	5.972	6.816	6.157	5.939	5.886	6.204	5.831	5.644	3.314	2.638	2.390
RYSSLAND	6.799	6.175	6.329	4.621	3.758	3.641	3.069	5.410	3.836	3.400	2.841	1.694
FINLAND	2.370	2.444	3.163	2.549	2.748	3.130	3.069	3.157	3.071	4.162	3.569	2.624
MALTA	1.300	1.609	2.001	1.694	1.097	1.323	1.428	1.709	1.768	1.918	2.538	2.226
S:T VINCENT AND THE GRENADINES	2.050	2.483	2.498	2.106	2.297	2.588	2.268	2.038	1.496	2.036	1.753	1.328
CYPERN	3.202	2.820	2.796	3.093	4.296	3.077	2.834	2.656	2.387	1.919	1.800	1.804
ISLE OF MAN	171	204	220	275	502	604	803	1.174	1.519	2.169	2.286	2.069
BAHAMAS	1.402	1.743	1.921	2.080	2.141	1.796	2.190	2.127	1.934	1.315	1.255	1.044
STORBRITANNIEN	1.721	1.886	2.057	2.591	2.357	2.780	3.098	3.549	2.745	3.258	1.775	1.361
DANMARK	819	820	776	914	744	718	604	560	702	844	980	589
PANAMA	876	726	836	548	559	682	1.395	1.253	1.197	758	1.122	726
NEDERLÄNSKA ANTILLERNA	538	788	895	677	961	802	624	1.021	1.251	1.345	1.382	674
LITAUEN	519	1.153	1.076	622	714	924	753	460	281	254	270	210
BELIZE	286	331	391	372	127	75	185	263	270	312	481	299
HONDURAS	180	180	162	180	174	136	157	148	119	69	60	35
ESTLAND	351	342	365	275	283	410	347	104	247	82	37	4
PORTUGAL	118	144	163	157	317	220	205	238	362	332	229	227
LETTLAND	430	441	427	350	184	31	26	45	67	68	86	114
KAMBODJA	284	240	273	164	115	92	69	153	19	32	89	54
IRYANMAR	188	164	185	177	175	175	41	10	26	18	44	31
POLEN	92	99	54	134	277	265	193	204	92	72	58	80
TONGA	129	155	159	155	138							
BARBADOS	54	49	146	62	40	121	201	155	508	398	460	
COMORERNA	67	89	94	170	141	154	77					
GEORGIEN	6	16	165	151	93	182	99	42	36	150	68	66
COOK ISLANDS										2	190	162
FÄRÖARNA	4			2	16	24		31	151	127	70	27
GREKLAND	166	357	445	370	353	354	374	343	358	280	176	223
SPANIEN		25	22	155	323	4	9			5		5
ITALIEN									260	8		
Övriga (57)	1.744	1.787	1.238	1.053	1.236	1.610	1.374	1.760	1.536	1.069	559	204
<b>Total</b>	<b>54.162</b>	<b>55.167</b>	<b>59.732</b>	<b>56.991</b>	<b>58.461</b>	<b>58.733</b>	<b>56.953</b>	<b>63.642</b>	<b>61.060</b>	<b>61.647</b>	<b>57.027</b>	<b>47.528</b>

När man betraktar den anlöpta kapaciteten ser man att den svenskflaggade delen inte har minskat lika mycket som den totala

anlöpta kapaciteten, minskningen är här 29 %. Det tyder på att de svenskflaggade fartygen i genomsnitt har ökat i storlek, från knappt 3 000 till mer än 3 900 dödviktston under perioder 1998 till 2009, en ökning med drygt 30 %.

Tabell 21: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med torrlastfartyg

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med torrlastfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
NEDERLÄNDERNA	2,894	3,280	3,993	4,834	4,926	5,247	5,246	6,024	5,349	6,051	5,514	4,814
ANTIGUA	2,778	2,609	2,885	2,646	2,869	3,137	2,570	2,877	3,015	3,160	3,991	3,398
NORGE	3,182	3,985	3,553	3,559	3,784	3,669	3,353	3,952	4,347	4,116	3,870	3,108
GBRALTAR	336	771	926	1,199	1,192	1,365	1,313	2,027	2,867	3,398	3,476	3,057
SVERIGE	3,942	3,646	3,632	3,345	3,642	3,809	4,040	4,612	3,971	5,020	4,788	2,864
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	2,877	2,556	2,945	2,273	2,328	2,507	3,006	2,791	2,308	1,615	1,433	1,264
RYSSLAND	4,929	4,757	4,934	3,615	2,889	2,699	2,309	4,469	2,989	2,835	2,309	1,276
FINLAND	1,978	2,418	2,769	2,496	2,588	2,732	2,928	3,154	3,085	4,143	3,535	2,607
MALTA	758	982	1,180	973	752	848	1,005	1,169	913	1,327	1,658	1,481
S.T VINCENT AND THE GRENADINES	1,448	1,799	1,720	1,523	1,747	2,204	2,043	1,865	1,304	1,738	1,377	1,027
CYPERN	1,314	1,420	1,650	1,716	2,686	2,366	2,430	2,100	1,509	1,425	1,340	1,170
ISLE OF MAN	34	40	32	142	218	331	380	607	961	1,505	1,760	1,416
BAHAMAS	559	667	832	937	930	779	949	874	793	688	707	590
STORBRITANNIEN	1,138	1,199	1,388	1,625	1,693	1,842	2,115	2,308	1,692	1,704	878	709
DANMARK	586	552	550	602	532	468	428	395	506	569	563	317
PANAMA	460	357	499	318	300	352	462	474	478	329	367	256
NEDERLÄNDSKA ANTILLERNA	397	411	477	373	464	375	362	679	748	881	785	383
LITAUEN	296	638	483	265	417	578	477	320	154	162	169	100
BELIZE	152	194	179	132	84	45	140	215	220	280	433	255
HONDURAS	148	140	128	152	149	116	132	126	99	62	48	25
ESTLAND	154	167	183	145	130	251	221	80	181	67	27	3
PORTUGAL	73	94	107	119	255	189	193	183	319	315	167	159
LETTLAND	356	372	358	293	139	27	25	38	58	65	71	91
KAMBODJA	210	181	216	108	78	61	54	105	16	18	78	46
MYANMAR	168	147	173	165	160	163	37	6	23	13	31	23
POLEN	32	19	34	98	184	181	142	165	57	65	48	67
TONGA	72	101	101	99	86							
BARBADOS	32	47	121	47	35	88	116	104	380	344	347	
COMORERNA	48	69	84	197	166	172	86					
GEORGIEN	4	7	117	108	55	131	72	32	29	123	58	55
COOK ISLANDS									2	156	129	37
FÄRÖARNA	1			1	10	17		26	92	98	48	12
GREKLAND	57	78	64	70	92	83	87	95	90	119	71	87
SPANIEN		22	19	82	179	2	4			5		2
ITALIEN									192	6		
Övriga (57)	642	547	477	425	467	617	500	541	378	381	339	118
Total	32,624	33,835	36,736	34,756	36,239	37,398	37,202	42,424	38,848	42,818	40,411	31,161

**Tabell 22: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade torrlastfartyg**

Hamn	2007			2008			2009		
	Antal Turer	Varav Svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Turer	Varav Svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Turer	Varav Svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade
Karlshamn	1 189	138	61	1 053	87	28	853	78	34
Norrköping	538	98	36	550	106	18	481	99	40
Hälsjölad	808	118	68	599	155	74	448	93	36
Sundsvall	452	61	34	429	39	7	399	43	2
Varberg	449	5	1	425	37	12	384	27	1
Västerås	545	300	63	468	251	47	372	197	30
Åhus	262	44	11	325	80	13	368	208	16
Oxelösund/SSAB	633	313	139	562	249	107	347	166	22
Jätersön	371	22	3	372	43	13	344	16	5
Hälsjöborg	447	160	23	430	67	36	341	73	34
Holmsund	186	35	14	179	34	14	273	48	12
Gävle	295	46	26	312	87	27	251	66	22
Södertälje	282	239	58	225	149	51	249	176	34
Oskarshamn	261	86	12	326	36	0	243	72	4
Malmö	306	67	57	290	77	60	237	60	34
Härshamn	154	23	12	193	32	10	235	36	9
Uddevalå	346	41	12	274	38	20	228	18	5
Kalmar	315	54	17	366	90	24	217	76	27
Gravön	246	169	82	220	161	73	208	173	70
Sölvesborg	471	36	9	350	8	0	206	16	1
Pleå/Härholmen	246	93	44	232	106	46	191	67	31
Luleå	308	89	31	308	88	45	186	61	11
Säle	176	30	12	199	57	11	171	63	8
Storungs	292	82	65	223	79	72	171	64	57
Karskär	215	16	1	240	12	1	170	3	0
Lyskärl	241	33	0	190	25	3	166	25	0
Hälsjö	338	65	5	346	67	6	162	33	7
Iggesund	186	94	23	138	81	19	152	77	17
Landskrona	211	34	25	234	22	13	152	25	15
Stockholm	116	86	44	126	71	42	151	70	39
Örnsköltsvik	236	60	29	178	36	9	144	80	5
Rönnskär	156	90	46	130	65	36	135	53	27
Lidköping	153	74	23	191	93	30	129	71	33
Falkenberg	287	47	16	200	44	9	125	23	12
Köping	230	104	72	168	55	45	114	38	20
Skutskär	141	17	1	170	10	2	113	4	2
Göteborg	205	22	8	112	26	6	111	14	2
Övriga (69)	3 021	1 130	353	2 737	1 052	326	2 147	853	191
<b>Total</b>	<b>15 286</b>	<b>4 221</b>	<b>1 536</b>	<b>14 071</b>	<b>3 617</b>	<b>1 355</b>	<b>11 384</b>	<b>3 365</b>	<b>915</b>
		28%	10%		27%	10%		30%	8%

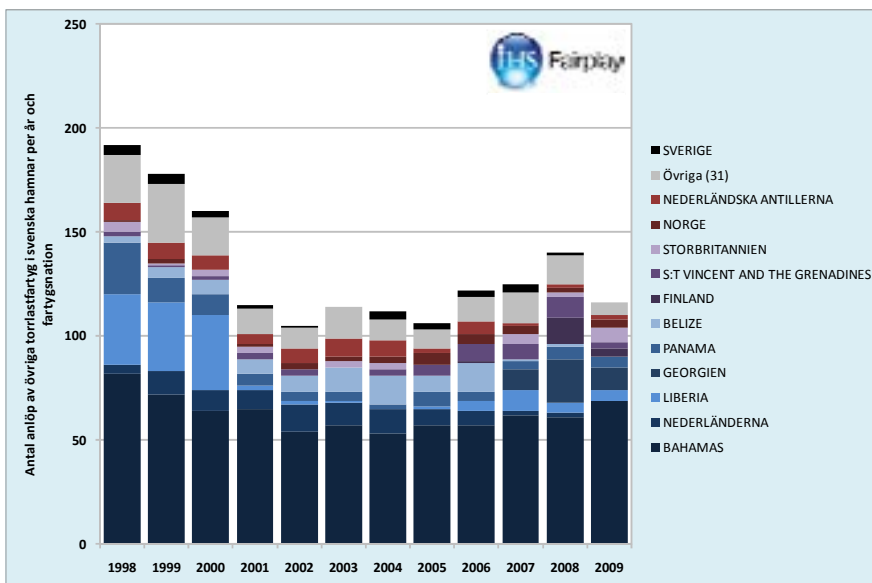
### Övriga torrlastfartyg

Övriga torrlastfartyg inkluderar kylfartyg, torrlastpråmar och specialfartyg som exempelvis semi-submersible heavy-lift (fartyg som är specialiserade för att frakta tunga projektlaster), atomavfallstransporter etc. Det är ett mycket litet segment, och den svenskflaggade delen har minskat till 0 anlöp under 2009, från att ha varit som högst 20, eller 11 %, 1999.

**Tabell 23** Antal anlöp i Sverige per år, med övriga torrlastfartyg, per fartygsnation

Färg	Antal anlöp i Sverige per år, med övriga torrlastfartyg, i storleksordning per fartygsnation												
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
BAHAMAS	82	72	64	65	54	57	53	57	57	62	61	69	
NEDERLÄNDERNA	4	11	10	9	13	11	12	8	7	2	2		
LIBERIA	34	33	36	2	2	1		1	5	10	5	5	
GEORGIEN										10	21	11	
PANAMA	25	12	10	6	4	4	2	7	4	4	6	5	
BELZE	3	5	7	7	8	12	14	8	14	1	1		
FINLAND									1		13	4	
S:T VINCENT AND THE GRENADINES	2	1	2	3	3		3	5	8	7	10	3	
STORBRITANNIEN	5	1	3	3		3	3			5	2	7	
NORGE	1	2		1	3	2	3	6	5	4	2	4	
NEDERLÄNDSKA ANTILLERNA	8	8	7	5	7	9	8	2	6	1	2	2	
ANTIGUA	3		1	1			1	1				1	
COOK ISLANDS												1	
FÄRÖARNA		3	1			6					1	1	
ISLE OF MAN										1		1	
MALTA	5	5	2	2			1		1	6	7	1	
MARSHALL ISLAND												1	
SVERIGE	5	5	3	2	1		4	3	3	4	1		
Övriga (25)	15	20	14	9	10	9	8	8	11	7	6	0	
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>178</b>	<b>160</b>	<b>115</b>	<b>105</b>	<b>114</b>	<b>112</b>	<b>106</b>	<b>122</b>	<b>125</b>	<b>140</b>	<b>116</b>	

**Figur 7:** Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, övriga torrlastfartyg



**Tabell 24: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade övriga torrlastfartyg**

Hamn	2007			2008			2009		
	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerat	Varav svenskflaggat	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerat	Varav svenskflaggat	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerat	Varav svenskflaggat
Göteborg	51			50	50		51		
Köping	10						17		
Liddevala	29	1		2	2		17	1	
Västervik	8						8		
Helsingborg	6						6		
Övriga (24)	21	4	4	1	1	1	17	0	0
<b>Total</b>	<b>125</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>1</b>	<b>116</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
		4%	3%		100%	2%		1%	0%

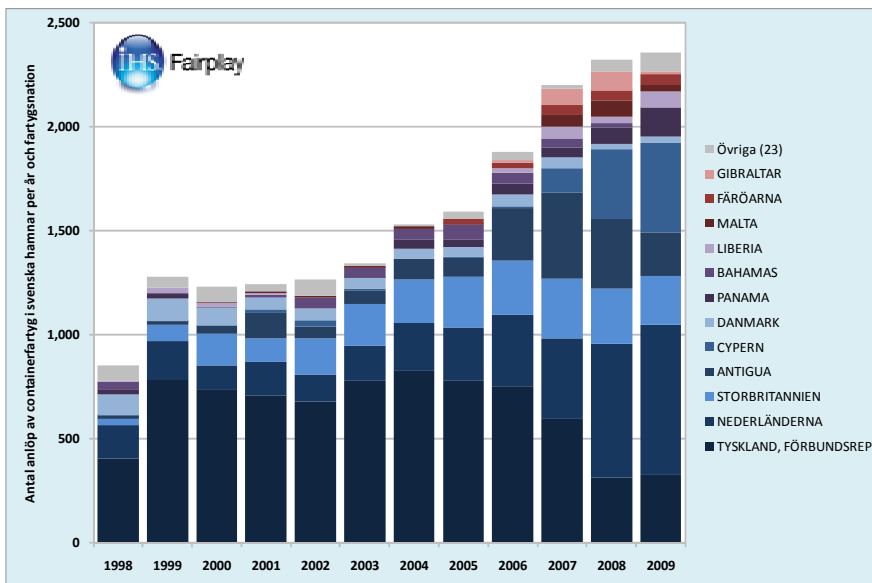
## Containerfartyg

När det gäller containerfartyg är svensk flagg i princip oviktig, då inga svenskflaggade fartyg finns med bland de som anlöpt svenska hamnar under perioden 1998–2009. Trafiken domineras av EU-flagg som Tyskland, Nederländerna och Storbritannien, och de står tillsammans för över 40 % av den anlöpta kapaciteten i dödviktston under 2009. Trenden har varit att anlöpen med danskflaggade fartyg har minskat, från att ha varit klart störst 1998, och såväl Nederländerna som Storbritannien har ökat kraftigt. På senare år har också Cypern klivit fram som en viktig flagg bland containerfartyg, och under 2009 blev den näst störst mätt i dödvikt, efter Nederländerna. Av totalt 35 representerade flagg står de 8 största för 87 % av den anlöpta kapaciteten, 5 av dessa kommer ifrån EU-länder.

**Tabell 25 Antal anlöp i Sverige per år, med containerfartyg, per fartygsnation**

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med containerfartyg i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TYSKLAND, FORBUNDSREP	407	782	736	710	678	779	828	781	755	598	315	327
NEDERLÄNDERNA	160	189	117	162	131	171	228	255	342	386	641	723
STORBRIANNIEN	31	79	153	113	173	199	212	244	261	287	267	236
ANTIGUA	16	15	37	119	59	65	98	92	252	412	333	207
CYPERN	2	1	1	18	31	7		3	7	119	339	430
DANMARK	98	107	89	56	56	52	50	48	57	52	22	30
PANAMA	20	25	2			1	44	36	54	46	79	139
BAHAMAS	39	4		13	52	48	52	73	53	45	24	1
LIBERIA	6	24	19	11			1		19	57	31	78
MALTA			3	10	9	7	11	1		54	78	30
FÄRÖARNA								23	27	51	48	52
GIBALTAR									15	76	90	14
Övriga (23)	74	54	73	32	76	15	9	38	37	19	56	90
<b>Total</b>	<b>853</b>	<b>1,280</b>	<b>1,230</b>	<b>1,244</b>	<b>1,265</b>	<b>1,345</b>	<b>1,532</b>	<b>1,594</b>	<b>1,879</b>	<b>2,202</b>	<b>2,323</b>	<b>2,357</b>

Figur 8: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, containerfartyg



Tabell 26: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för övriga torrlastfartyg

Färgg	Anlöp kapacitet i tusentals dödvikt i Sverige per år, med containerfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	3,442	5,008	4,612	4,457	4,170	4,867	5,640	5,505	4,954	4,027	2,811	3,325
NEDERLÄNDERNA	605	732	694	1,138	935	1,315	1,812	1,876	2,301	2,950	5,175	6,312
STORBRITANNIEN	243	554	956	770	1,277	1,393	1,544	1,798	1,926	2,344	2,410	2,699
ANTIGUA	153	190	424	1,363	896	983	1,288	1,052	1,982	3,120	2,956	2,531
CYPERN	10	42	8	125	304	88		28	64	1,108	2,819	3,880
DANMARK	5,396	5,717	5,750	5,615	5,800	5,420	5,168	5,262	6,566	5,972	2,356	2,290
PANAMA	875	1,072	87			21	925	769	1,066	828	1,210	2,150
BAHAMAS	812	83		483	1,932	1,783	1,932	2,345	1,916	1,672	891	37
LIBERIA	134	541	428	247		39			281	652	1,680	2,426
MALTA			10	34	30	23	37	3		354	539	297
FÄRÖARNA								256	300	562	528	573
GIBALTAR									161	1,051	1,100	121
Övriga (23)	852	804	1,151	440	871	184	33	338	359	217	1,594	2,788
<b>Total</b>	<b>12,513</b>	<b>14,743</b>	<b>14,119</b>	<b>14,670</b>	<b>16,215</b>	<b>16,116</b>	<b>18,378</b>	<b>19,233</b>	<b>21,855</b>	<b>24,857</b>	<b>26,069</b>	<b>29,428</b>

**Tabell 27: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med containerfartyg**

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med containerfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
TYSKLÄND, FÖRBUNDSREP	702	1,379	1,265	1,419	1,247	1,689	1,599	1,810	1,869	1,408	927	762
NEDERLÄNDERNA	111	222	238	381	363	444	814	770	880	1,133	1,722	1,565
STORBRIANNIEN	35	76	154	174	369	393	460	737	757	649	708	698
ANTIGUA	20	18	68	167	75	115	265	235	588	1,104	995	425
CYPERN	4		2	14	60	9		3	23	315	853	1,023
DANMARK	613	1,055	1,041	893	879	1,105	1,171	870	1,506	1,420	571	557
PANAMA	117	153	12			3	98	101	194	155	614	936
BAHAMAS	226	22		59	340	328	379	512	321	220	255	12
LIBERIA	11	159	92	51		1			18	208	456	698
MALTA			10	38	35	26	42	4		209	278	157
FÄRDARNA								22	37	78	51	50
GIBRALTAR								16	460	426	74	
Ovriga (23)	87	69	147	76	167	37	17	82	80	48	245	508
<b>Total</b>	<b>1,924</b>	<b>3,152</b>	<b>3,030</b>	<b>3,272</b>	<b>3,537</b>	<b>4,151</b>	<b>4,844</b>	<b>5,146</b>	<b>6,289</b>	<b>7,405</b>	<b>8,101</b>	<b>7,467</b>

När det gäller svensk kontroll över de fartyg som anlöper de svenska hamnarna är även den liten. Under 2009 gjordes 6 anlöp av totalt 2 357 med svenskkontrollerade fartyg, vilket motsvarar 0,3 %. Göteborg är den enskilt viktigaste hamnen, den har under de senaste tre åren stått för i snitt drygt 42 % av containeranlöpen. Mätt i dödvikt är dominansen större, 65 % av all dödviktscapacitet anlöper Göteborg.

**Tabell 28: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade containerfartyg**

Hamn	2007		2008		2009	
	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade utlandsflaggade
Åhus	55	2	40	0	99	0
Gävle	161	3	191	0	271	0
Göteborg	990	0	949	0	986	0
Halmstad	42	0	60	0	59	0
Helsingborg	440	0	456	0	441	0
Holmsund			42	0	14	0
Karlskrona			1	0		
Landskrona					1	0
Luleå			3	2	3	3
Malmö	149	1	121	0	98	0
Norrköping	46	0	35	0	95	0
Ornsköldsvik	10	10	7	0		
Oskarshamn	2	2	37	34	8	1
Oxelösund/SSAB	2	0	40	40	18	0
Piteå/Haraholmen					1	0
Södertälje	95	1	132	40	76	2
Stockholm	105	0	107	0	118	0
Sundsvall			45	0	14	0
Tunadal	4	0				
Uddevalla					1	0
Varberg	101	0	57	0	53	0
Wallhamn					1	0
<b>Total</b>	<b>2202</b>	<b>19</b> 1%	<b>2323</b>	<b>116</b> 5%	<b>2357</b>	<b>6</b> 0%

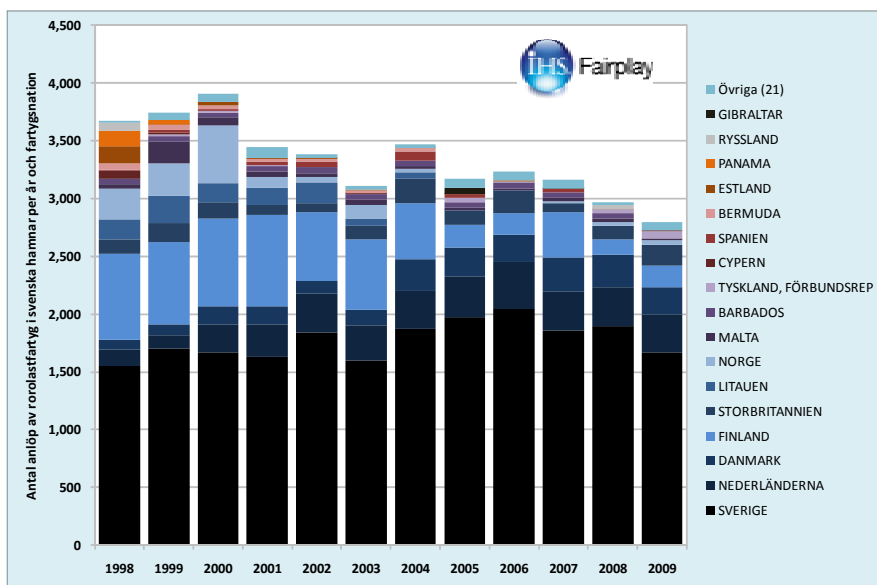
## Rorlastfartyg

Tabell 29: Antal anlöp i Sverige per år, med rorlastfartyg, per fartygsnation

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med rorlastfartyg i storleksordning per fartygsnation												
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
SVERIGE	1,548	1,704	1,670	1,631	1,839	1,597	1,870	1,974	2,044	1,856	1,897	1,672	
NEDERLÄNDERNA	148	117	244	284	335	305	333	355	409	341	334	323	
DANMARK	85	93	155	156	111	134	274	251	237	295	280	239	
FINLAND	740	708	760	787	601	612	483	191	182	389	139	185	
STORBRITANNIEN	128	164	139	85	78	114	215	124	197	82	113	185	
LITAUEN	172	237	167	149	175	67	49	3	2				
NORGE	282	282	497	93	45	117	33	2	3	10	31	35	
MALTA	39	191	70	48	38	50	21	20	15	33	37	13	
BARBADOS	47	44	41	48	54	46	52	49	50	45	43		
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	3	19	19	7	1	1		35	13	1	30	69	
CYPERN	74	15				1						1	
SPANIEN	1	18	17	32	42	3	75	32		32	5		
BERMUDA	55	49	28	28	26	26	34	1					
ESTLAND	156	3	31	1	4	6	1	4	6				
PANAMA	127	36			1				2	2			
RYSSLAND	70	2										37	
GIBRALTAR								51		1			
Övriga (21)	18	58	70	95	35	33	26	84	72	79	20	76	
Total	3,673	3,740	3,908	3,444	3,385	3,112	3,466	3,176	3,232	3,166	2,966	2,798	

För rorlastfartyg är dominansen av svenskflaggade fartyg stark. 60 % av alla anlöp som gjordes i svenska hamnar under 2009 gjordes av fartyg med svensk flagg. Mätt i dödvikt är dominansen något större, 65 % av kapaciteten som anlöper svenska hamnar är svenskflaggad, vilket innebär att de svenska fartygen är något större än genomsnittet.

Figur 9: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, rorlastfartyg





Tabell 30: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för rorolastfartyg

Flagg	Anlöp kapacitet i tusentals dödviktston i Sverige per år, med rorolastfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	17,638	20,704	20,363	19,914	21,893	19,861	22,858	24,951	25,636	23,167	23,762	21,561
NEDERLÄNDERNA	1,137	897	2,644	3,465	4,071	3,793	4,024	4,040	4,715	4,023	3,987	3,826
DANMARK	1,031	1,114	1,689	1,794	1,231	1,471	2,852	2,615	2,692	3,496	3,306	2,793
FINLAND	5,350	5,443	5,615	5,661	4,522	4,857	3,211	1,111	975	2,337	911	1,342
STORBRITANNIEN	1,315	1,649	1,395	882	823	1,077	1,994	1,105	2,008	967	1,348	2,300
LITAUEN	804	1,108	780	696	818	347	506	31	21			
NORGE	2,369	2,010	2,830	656	665	1,569	478	2	2	18	147	322
MALTA	264	1,025	485	336	299	314	154	157	117	211	186	66
BARBADOS	206	193	180	210	237	201	228	215	219	197	188	
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	16	115	175	48	7	7		456	130	4	129	310
CYPERN	139	81				14						8
SPANEN	5	92	89	168	222	13	381	163		191	27	
BERMUDDA	531	472	270	270	251	251	328	5				
ESTLAND	362	8	125	4	19	30	5	21	33			
PANAMA	923	262			6				6	9		
RYSSLAND	429	12										222
GIBRALTAR								449		12		
Övriga (21)	87	250	219	418	168	144	171	386	438	552	153	489
<b>Total</b>	<b>32,625</b>	<b>35,436</b>	<b>36,865</b>	<b>34,522</b>	<b>35,250</b>	<b>33,979</b>	<b>37,186</b>	<b>35,707</b>	<b>36,995</b>	<b>35,186</b>	<b>34,369</b>	<b>33,019</b>

Tabell 31: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för bilfartyg

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med rorolastfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
SVERIGE	5,342	5,913	5,696	5,589	6,050	5,745	6,117	7,486	8,739	8,597	8,133	6,958
NEDERLÄNDERNA	526	539	1,244	1,769	2,187	1,919	2,161	2,151	2,822	2,922	2,489	2,507
DANMARK	424	417	780	864	766	882	1,882	1,588	1,630	2,059	1,910	1,557
FINLAND	1,379	1,334	1,324	1,666	1,490	1,507	1,065	592	534	794	279	347
STORBRITANNIEN	433	509	473	219	162	196	277	155	376	410	651	669
LITAUEN	78	67	90	72	50	39	61	2	6			
NORGE	1,074	808	828	304	187	330	119	1	1	5	13	47
MALTA	49	135	58	41	67	65	58	59	42	33	11	4
BARBADOS	21	19	20	30	33	30	32	28	27	22	14	
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	2	15	25	10	0			116	31	4	97	145
CYPERN	49	16				1						3
SPANEN	0	8	8	16	16	1	42	23		25	5	
BERMUDDA	200	169	201	208	193	200	190	2				
ESTLAND	71	2	16	1	1	5	1	3	5			
PANAMA	99	24			2				1	1		
RYSSLAND	54	1										12
GIBRALTAR								259		0		
Övriga (21)	21	40	78	95	68	72	19	91	173	176	27	32
<b>Total</b>	<b>9,821</b>	<b>10,057</b>	<b>10,843</b>	<b>10,884</b>	<b>11,232</b>	<b>10,992</b>	<b>12,025</b>	<b>12,565</b>	<b>14,185</b>	<b>14,629</b>	<b>13,643</b>	<b>12,269</b>

Tabell 32: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svensklagade rorolastfartyg

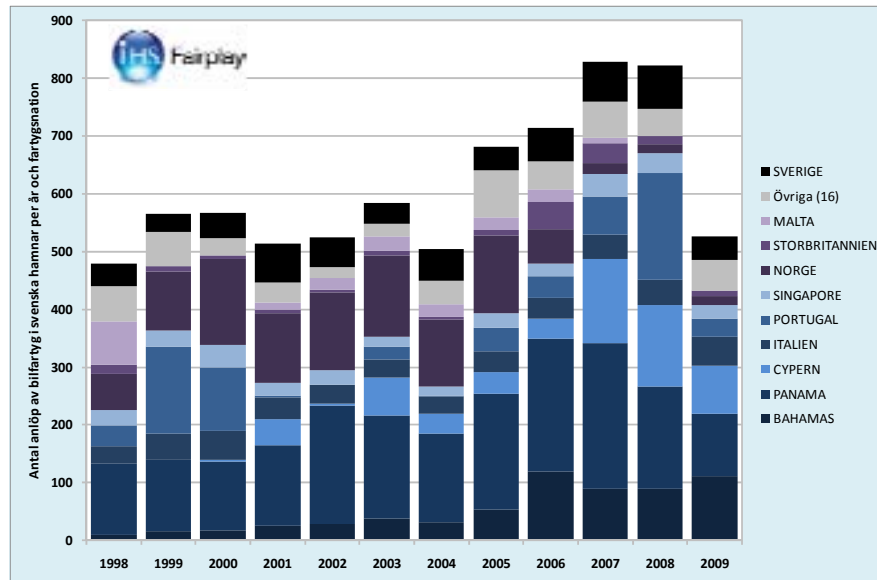
Hamn	2007			2008			2009		
	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svensklagade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svensklagade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svensklagade
Göteborg	1,698	1,064	1,000	1,708	1,092	989	1,532	998	896
Iggesund	208	208	208	203	202	202	202	202	202
Hässel	204	202	202	213	209	190	200	200	200
Bråviken	115	91	91	117	84	84	140	50	50
Hälsjövik	109	86	86	107	81	81	130	48	48
Sundsvall	115	92	92	121	103	103	112	107	107
Hölmund	101	78	78	103	81	81	81	80	80
Oxelösund/SSAB	1	0	0	0	0	0	73	0	0
Hälsjö	102	1	1	65	0	0	68	0	0
Malmö	160	2	2	102	47	47	51	0	0
Plek/Harsholmen	50	0	0	50	0	0	50	0	0
Helsingborg	41	39	39	39	39	39	45	43	43
Södertälje	62	50	50	52	49	49	43	42	42
Karlskrona	10	9	9	12	0	0	27	26	26
Wålhamn	21	4	4	2	0	0	27	4	4
Gävle	101	0	0	11	0	0	0	0	0
Norrköping	15	1	1	18	9	9	7	0	0
Övriga (19)	23	5	5	53	4	4	20	0	0
<b>Total</b>	<b>3,166</b>	<b>1,832</b>	<b>1,856</b>	<b>2,866</b>	<b>2,000</b>	<b>1,897</b>	<b>2,798</b>	<b>1,798</b>	<b>1,672</b>
		61%	59%		67%	64%		64%	60%

## Bilfartyg

Tabell 33: Antal anlöp i Sverige per år, med bilfartyg, per fartygsnation

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med bilfartyg i storleksordning per fartygsnation												
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
BAHAMAS	9	16	17	25	29	37	31	54	119	89	89	111	
PANAMA	124	123	119	139	205	179	154	200	231	252	178	109	
CYPERN			4	46	3	66	34	37	34	146	140	82	
ITALIEN	30	46	50	37	33	31	30	36	36	43	44	51	
SVERIGE	38	32	43	67	52	36	55	42	57	70	75	41	
PORTUGAL	36	150	110	3		23	1	41	38	66	185	31	
FINLAND	1							2	1	25	10	27	
SINGAPORE	26	29	38	22	25	16	16	25	22	39	34	23	
NORGE	63	102	150	122	135	142	116	135	59	18	16	16	
ISLE OF MAN							1	5	7	5	7	12	
STORBRITANNIEN	16	9	6	6	4	7	5	10	47	34	15	10	
JAPAN	10	11	4	4	2	2	11	32	4	2	6	7	
LIBERIA	21	14	10	3	1	4	5	5	9	6	6	3	
SYD-KOREA	11	2	3	2	2	3	5	5	4			2	
HONG-KONG		2				2		1	1	2	2	1	
MALTA	75			12	20	25	22	21	22	10			
FRANKRIKE	4	16	4	19	8			28	13	6			
FLIPPINERNA	4	3	5	4	3	3	3	1	5	6	4		
VANUJATU	3	7	4	3	2	1	12	2	2	2	2		
USA	4	1			1		3		1	6	2		
SPANIEN						8				2	3		
CAYMAN ISLAND									1			4	
ST VINCENT AND THE GRENADINES	2	1											
CHILE	1	1											
KNA	1	1											
GREKLAND									1				
Total	479	566	567	514	525	585	504	682	714	829	822	526	

Figur 10: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, bilfartyg



Tabell 34: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för bilfartyg

Flagg	Anlöp kapacitet i tusentals dödviktston i Sverige per år, med bilfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
BAHAMAS	184	272	383	542	594	821	652	748	1,179	1,020	1,067	1,187
PANAMA	1,057	1,247	1,597	1,675	1,794	2,173	1,822	2,010	1,987	2,186	1,816	1,481
CYPERN			14	157	10	225	116	126	116	495	475	278
ITALIEN	521	818	942	668	596	559	549	648	640	785	807	945
SVERIGE	949	804	1,092	1,432	1,067	949	1,365	1,037	1,508	1,707	1,899	1,059
PORTUGAL	76	361	236	10		78	3	139	130	330	672	184
FINLAND	8							14	6	156	65	175
SINGAPORE	477	680	805	570	630	320	368	464	481	797	674	350
NORGE	1,168	1,383	1,636	1,425	1,489	1,239	819	773	446	379	331	435
ISLE OF MAN							3	14	19	14	16	31
STORBRIANNEN	38	22	14	14	10	17	12	110	341	453	266	181
JAPAN	162	166	67	60	31	33	189	222	65	26	104	128
LIBERIA	333	226	155	49	18	57	83	99	168	100	98	59
SYD-KOREA	185	34	66	43	43	64	109	101	86			26
HONG-KONG		29				30		19	17	38	38	10
MALTA	159			224	373	403	395	377	395	184		
FRANKRIKE	5	21	6	27	12			64	30	15		
FILIPPINERNA	60	55	106	85	64	64	64	21	100	115	61	
VANUATU	47	126	67	55	34	19	205	34	31	37	37	
USA	54	13			15		45		15	100	32	
SPANIEN						31				6	10	
CAYMAN ISLAND									19		74	
ST VINCENT AND THE GRENADINES	31	15										
CHILE	18	18										
KINA	13	13										
GREKLAND									7			
Total	5,545	6,304	7,186	7,036	6,779	7,084	6,798	7,018	7,785	8,942	8,543	6,531

Tabell 35: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med bilfartyg

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med bilfartyg, i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
BAHAMAS	10	39	44	58	37	62	51	72	175	148	152	115
PANAMA	322	57	76	122	153	166	182	234	280	333	285	174
CYPERN			2	37	3	41	43	46	182	147	113	
ITALIEN	92	100	134	113	88	106	112	152	144	174	201	174
SVERIGE	54	45	53	81	57	78	124	100	126	179	193	78
PORTUGAL	14	51	44	2		10	1	27	24	86	192	38
FINLAND	0							2	0	15	16	22
SINGAPORE	27	37	45	26	32	29	40	59	51	87	113	39
NORGE	186	177	233	239	229	164	146	130	90	44	44	25
ISLE OF MAN							1	3	6	3	4	6
STORBRIANNEN	6	2	2	2	1	3	2	17	53	67	41	22
JAPAN	5	8	1	1	1	3	19	32	9	3	13	12
LIBERIA	17	14	5	2	2	4	11	14	20	15	12	5
SYD-KOREA	7	2	2	2	4	5	7	5	9			5
HONG-KONG		1				3		0	2	3	7	1
MALTA	32			31	59	68	76	90	89	42		
FRANKRIKE	3	3	0	5	3			19	8	5		
FILIPPINERNA	3	2	8	5	6	5	5	1	7	12	8	
VANUATU	3	5	2	3	1	2	10	5	5	4	2	
USA	2	1			0		8	2	15	4		
SPANIEN						4				2	4	
CAYMAN ISLAND									1		12	
ST VINCENT AND THE GRENADINES	2	1										
CHILE	1	1										
KINA	0	0										
GREKLAND									1			
Total	783	546	651	730	676	752	839	1,005	1,148	1,419	1,450	828

**Tabell 36: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade bilfartyg**

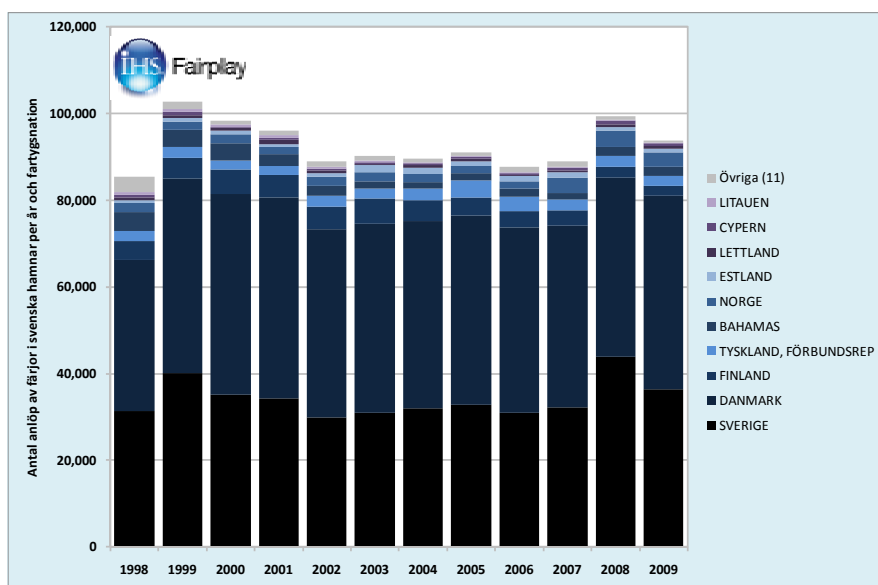
Hamn	2007			2008			2009		
	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade
Örebro	121	61	46	107	61	54	78	37	37
Hälsingborg	32	0	0	65	0	0	66	0	0
Helsingborg	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Malmö	398	26	15	386	23	16	187	13	4
Oxelösund/SSAB	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Södertälje	55	0	0	48	0	0	42	0	0
Trelleborg	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Uddevalå	13	0	0	20	2	1	15	0	0
Wallhamn	150	9	9	173	7	4	138	9	9
<b>Total</b>	<b>629</b>	<b>96</b> 12%	<b>70</b> 8%	<b>822</b>	<b>93</b> 11%	<b>79</b> 9%	<b>526</b>	<b>59</b> 11%	<b>41</b> 8%

## Färjor

**Tabell 37: Antal anlöp i Sverige per år, med färjor, per fartygsnation**

Flagg	Antal anlöp i Sverige per år, med färjor i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
DANMARK	34,844	45,034	46,403	46,345	43,476	43,616	43,351	43,702	42,942	41,891	41,309	44,754
SVERIGE	31,351	40,043	35,037	34,242	29,857	30,963	31,911	32,729	30,838	32,253	43,974	36,287
FINLAND	4,320	4,819	5,623	5,169	5,179	5,795	4,838	4,297	3,720	3,505	2,357	2,272
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	2,427	2,405	2,150	2,253	2,575	2,427	2,568	3,866	3,413	2,511	2,598	2,298
BAHAMAS	4,379	4,079	3,982	2,553	2,335	1,563	1,503	1,702	1,705	1,566	2,063	2,175
NORGE	2,086	1,852	2,118	1,724	1,915	2,200	1,941	1,734	1,731	3,582	3,722	3,367
ESTLAND	661	814	788	685	1,005	1,487	1,505	1,001	1,241	1,144	936	836
LETTLAND	643	513	499	1,037	617	349	551	552	315	433	632	472
CYPERN	511	938	378	355	345	357	361	345	390	641	684	654
LITAUEN	619	596	625	631	441	528	244	311	268	296	346	323
S.T VINCENT AND THE GRENADINES	337	328	358	331	327	343	314	348	327			
ITALIEN	1,045	887	2	162	380	158	0		90			
STORBRITANNIEN	596				278	305	313	325	320	321		
POLEN	421	319	308	294	16					354	336	308
LIBERIA		35		55		61	151	172	436	482	468	
PANAMA	269		82	181	138		127					
URUGUAY	660											
RYSSLAND	157	125	84									
GREKLAND					53							
SINGAPORE		7	1									
KROATIEN										4		
<b>Total</b>	<b>85,326</b>	<b>102,794</b>	<b>98,438</b>	<b>96,017</b>	<b>88,937</b>	<b>90,142</b>	<b>89,676</b>	<b>91,084</b>	<b>87,736</b>	<b>88,963</b>	<b>99,425</b>	<b>93,746</b>

Figur 11: Antal anlöp i Sverige per år för de viktigaste fartygsnationerna, färjor



Tabell 38: Anlöp kapacitet i dödvikt i svenska hamnar för färjor

Flagg	Anlöp kapacitet i tusentals dödviktston i Sverige per år, med färjor i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
DANMARK	60,308	85,746	89,118	93,053	95,086	93,650	92,682	93,206	91,107	90,486	89,036	95,472
SVERIGE	91,156	109,662	109,580	112,985	109,082	122,214	131,338	135,553	129,468	137,380	136,492	125,932
FINLAND	11,013	12,038	13,658	13,519	13,101	19,208	17,260	16,252	15,754	10,406	8,349	8,088
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	11,769	11,940	11,168	12,123	14,298	13,214	14,221	20,425	18,096	13,912	14,381	12,893
BAHAMAS	17,289	16,853	14,827	9,852	8,743	6,983	7,097	9,407	9,644	8,521	10,432	11,113
NORGE	3,206	2,864	4,079	3,712	4,127	4,738	4,189	3,728	3,764	7,992	8,254	7,214
ESTLAND	1,286	1,554	1,508	1,340	2,223	3,694	6,161	4,445	4,465	5,416	4,333	4,562
LETTLAND	2,697	1,989	1,894	2,900	1,334	1,167	1,793	1,836	1,221	1,499	2,099	1,799
CYPERN	3,430	7,246	2,220	1,982	1,926	1,993	2,015	1,926	2,230	4,110	4,390	4,160
LITAUEN	2,948	2,839	2,977	3,006	2,103	2,818	1,163	1,927	1,726	1,835	2,134	2,001
S.T VINCENT AND THE GRENADINES	792	771	841	778	768	806	738	818	768			
ITALIEN	1,475	536	22	1,236	2,850	1,185			675			
STORBRITANNIEN	1,794				915	933	958	1,342	979	982		
POLEN	1,343	1,017	982	938	51					842	970	934
LIBERIA		280		440		433	1,072	1,221	3,096	3,422	3,323	
PANAMA	1,426		435	959	731		673					
URUGUAY	130											
RYSSLAND	323	251	136									
GREKLAND					313							
SINGAPORE		36	5									
KROATIEN										7		
<b>Total</b>	<b>212,383</b>	<b>255,623</b>	<b>253,449</b>	<b>258,822</b>	<b>257,652</b>	<b>273,036</b>	<b>281,359</b>	<b>292,088</b>	<b>282,991</b>	<b>286,809</b>	<b>284,193</b>	<b>274,190</b>

Tabell 39: Godsmängd i ton fraktat till och från Sverige med färjor

Flagg	Tusentals godston fraktat till och från Sverige per år, med färjor i storleksordning per fartygsnation											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
DANMARK	3,364	3,946	4,074	3,604	4,013	3,714	3,734	3,480	3,489	3,475	3,473	3,253
SVERIGE	13,239	13,657	14,208	13,589	13,808	14,875	16,052	16,369	16,890	20,352	19,830	16,173
FINLAND	1,646	1,931	2,119	1,992	2,129	2,701	2,689	2,760	3,095	1,415	1,356	1,273
TYSKLAND, FÖRBUNDSREP	4,346	4,293	4,142	3,943	4,611	4,529	4,950	4,942	5,114	5,538	5,334	4,312
BAHAMAS	3,532	3,594	3,449	2,497	2,128	1,880	1,928	2,509	3,055	2,431	2,517	2,600
NORGE	221	193	226	220	278	288	275	295	369	292	265	243
ESTLAND	189	299	394	334	395	613	617	600	688	653	628	496
LETTLAND	493	529	469	534	145	141	245	237	239	261	326	168
CYPERN	673	1,050	649	621	464	520	675	644	736	1,191	1,107	931
LITAUEN	589	621	693	832	387	568	300	346	391	404	488	489
S.T VINCENT AND THE GRENADINES	222	224	279	260	260	268	267	282	273			
ITALIEN	276	70	2	130	553	227			211			
STORBRITANNIEN	187				218	262	331	450	537	457		
POLEN	213	222	217	222	12					224	276	273
LIBERIA		48		54		107	221	191	285	308	330	
PANAMA	257		34	104	118		121					
URUGUAY												
RYSSLAND	28	26	18									
GREKLAND					24							
SINGAPORE		3	0									
KROATIEN												
<b>Total</b>	<b>29,473</b>	<b>30,707</b>	<b>30,972</b>	<b>28,937</b>	<b>29,543</b>	<b>30,693</b>	<b>32,405</b>	<b>33,104</b>	<b>35,372</b>	<b>37,002</b>	<b>35,930</b>	<b>30,209</b>

Tabell 40: Anlöp i svenska hamnar med svenskkontrollerade respektive svenskflaggade färjor

Hamn	2007			2008			2009		
	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade	Antal Anlöp	Varav svenskkontrollerade	Varav svenskflaggade
Åhus	28	0	0	0	0	0	0	0	0
Göteborg	2,883	2,883	2,883	2,867	2,867	2,867	2,842	2,842	2,789
Grisslehamn	1,160	0	0	989	989	989	938	938	938
Hälmstad	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Hälsjösand	0	0	0	56	56	56	51	51	51
Helsingborg	56,992	27,540	16,652	65,596	36,444	25,759	62,026	19,346	19,346
Hölmönd	743	0	0	764	0	0	726	42	42
Kalmar	1	1	1	0	0	0	0	0	0
Kapellekärr	2,298	1,312	1,312	2,994	2,364	2,364	3,287	2,715	2,715
Karlshamn	433	125	0	346	0	0	309	0	0
Karlskrona	828	828	507	812	812	501	526	526	260
Malmö	2,630	2,630	2,630	2,430	2,430	2,430	2,091	2,091	2,091
Norrköping	0	0	0	1	1	1	0	0	0
Nynäshamn	784	0	0	799	12	12	764	0	0
Stockholm	4,023	1,746	1,746	4,055	1,551	1,551	4,033	1,708	1,708
Strömstad	3,095	0	0	4,746	1,025	1,025	3,626	250	250
Trelleborg	6,003	2,912	2,912	6,433	2,925	2,925	5,801	2,734	2,734
Varberg	604	604	604	583	583	583	451	451	451
Visby	3,006	3,005	3,005	2,923	2,923	2,923	2,902	2,902	2,902
Ystad	2,968	0	0	3,031	0	0	3,373	0	0
<b>Total</b>	<b>88,980</b>	<b>43,587</b> 49%	<b>32,253</b> 36%	<b>99,425</b>	<b>54,982</b> 55%	<b>43,974</b> 44%	<b>93,746</b>	<b>36,606</b> 39%	<b>36,287</b> 39%

## Fartygens kvalitet: Ålder

Generellt finns det naturligtvis ingen direkt länk mellan ett fartygs ålder och dess övergripande kvalitet, men faktum är att hårdare regler och erfarenhet hos skeppsbyggare spelar in i kvalitetsbegreppet. Ett exempel på regelverk som påverkar kvaliteten är förbudet mot oljetankers som har enkelskrov och/eller är äldre än 25 år som gäller från 2010. Dubbelskrov minskar risken för oljeutsläpp vid en kollision eller grundstötning. I samband med att den regeln fastslogs innebar det att nyare tankers uteslutande började byggas med dubbla skrov. En olycka där en större

råoljetanker är inblandad kan medföra enormt stora skador, och för att skydda sig mot sådana risker väljer redare och befraktare att äga modernare fartyg, som byggts med ett stort säkerhetstänkande som grund. Detta har lett till en gradvis utfasning av äldre fartyg, och i dag är endast en mycket liten del av världshandelsflottan för råoljetankers äldre än 25 år.

Tabell 41: Anlöpt kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, tankers

Anlöpt kapacitet i tusental dödviktston 2007-2009 för tankers, per åldersgrupp, svensk och utländsk flagg							
Typ	Byggår	2007		2008		2009	
		Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk
<b>01 Råoljetanker</b>		0	22,873	0	29,663	0	27,583
A 2008-					808		2,011
B 2005-07			5,360		8,629		7,123
C 2000-04			10,132		10,103		10,767
D 1990-99			5,974		9,301		6,314
E 1980-89			1,407		822		1,369
<b>02 Produkt- och Kemitanker</b>		14,724	39,584	14,406	46,648	12,471	47,984
A 2008-				59	2,721	716	7,328
B 2005-07		5,333	14,032	5,015	16,963	5,110	16,567
C 2000-04		5,834	11,047	6,518	13,445	5,118	12,945
D 1990-99		2,670	11,511	2,260	11,525	1,166	10,259
E 1980-89		354	2,640	83	1,905		824
F -1979		533	353	471	89	361	62
<b>03 Gastanker</b>		0	4,158	0	4,003	0	3,845
A 2008-					17		131
B 2005-07			319		202		473
C 2000-04			1,378		1,339		1,649
D 1990-99			2,028		2,085		1,430
E 1980-89			384		361		161
F -1979			49				
<b>04 Övriga tankers</b>		527	1,134	609	1,103	720	944
C 2000-04		527		609	2	720	
D 1990-99			510		584		497
E 1980-89			546		441		402
F -1979			78		76		46

När det gäller råoljetankers kan vi konstatera att inga anlöp gjorts under de tre senaste åren med fartyg som byggts före 1980, och endast 5 % av den totala anlöpta kapaciteten gjordes av fartyg byggda före 1990. 72 % av den anlöpen sker med fartyg byggda under 2000-talet.

För produkttankers är dominansen av nya fartyg ännu större. För svenskflaggade fartyg som trafikerade svenska hamnar var andelen byggda på 2000-talet närmare 88 %, och för utlandsflaggade var den 77 %. Produkt- och kemitankerflottan har genomgått en omfattande förnyelse under de senaste åren, i takt med att redare har beställt många nya fartyg som också i genomsnitt varit större än de äldre.

Gastankers har haft en större andel av fartyg som är något äldre, men även i detta segment domineras trafiken av nyare tonnage.

Under 2009 minskade trafiken jämfört med åren innan, men det skedde en förskjutning av åldersfördelningen genom att den största delen skedde för äldre fartyg medan andelen för fartyg byggda efter 2000 faktiskt ökade med 17 %.

**Tabell 42: Anlöpt kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, bulkers och torrlastfartyg**

Anlöpt kapacitet i tusental dödviktston 2007-2009 för bulkers och torrlastfartyg per åldersgrupp, svensk och utländsk flagg							
Typ	Byggår	2007		2008		2009	
		Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk
<b>05 Bulkter</b>		2,813	7,764	1,891	8,471	1,682	7,337
A 2008-					88		1,366
B 2005-07			1,205		1,513		1,942
C 2000-04			3,050		2,533		1,591
D 1990-99			1,496		2,055		1,443
E 1980-89			1,100		746		627
F -1979		2,813	913	1,891	1,535	1,682	369
<b>06 Torrlast</b>		5,618	56,027	5,270	51,754	3,590	43,938
A 2008-					524		1,706
B 2005-07		790	4,337	875	4,488	43	4,948
C 2000-04		574	8,695	459	8,808	476	7,294
D 1990-99		1,284	22,162	1,429	19,790	1,566	17,301
E 1980-89		1,538	10,315	1,309	9,866	892	6,870
F -1979		1,432	10,517	1,197	8,279	613	5,819
<b>07 Övrig Torrlast</b>		8	1,152	2	1,159	0	1,145
A 2008-					60		29
B 2005-07			12				48
C 2000-04					13		
D 1990-99			898		816		879
E 1980-89		8	172	2	142		144
F -1979			71		128		44

När det gäller bulkfartyg har det skett en viss förnyelse av det tonnage som har trafikerat Sverige. Den totala trafiken har minskat, men främst bland äldre fartyg. Trafiken med fartyg byggda efter 2005 har ökat kraftigt, ökningen gäller endast för utlandsflaggade fartyg då det svenska tonnage som anlöpt svenska hamnar utslutande är byggt före 1979.

I stort samma situation gäller för torrlastfartyg, där den totala trafiken minskar för alla åldersgrupper utom de som är byggda efter 2008. Om man ser endast till utlandsflaggade fartyg så ökar även den anlöpta kapaciteten för fartyg byggda mellan 2005 och 2007.



**Tabell 43: Anlöp kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, enhetslastfartyg**

Anlöp kapacitet i tusental dödviktston 2007-2009 för enhetslastfartyg per åldersgrupp, svensk och utländsk flagg							
Typ	Byggår	2007		2008		2009	
		Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk
<b>08 Container</b>		0	24,857	0	26,069	0	29,428
A 2008-					1,189		3,591
B 2005-07			6,317		7,711		8,745
C 2000-04			6,866		7,938		10,005
D 1990-99			9,165		7,988		6,152
E 1980-89			936		285		579
F -1979			1,573		959		357
<b>09 Rorofartyg</b>		23,167	12,019	23,762	10,607	21,561	11,458
A 2008-					210		552
B 2005-07		3,098	1,533	3,695	1,655	3,581	1,152
C 2000-04		7,723	5,084	7,692	5,095	6,256	5,557
D 1990-99		6,797	3,711	6,881	2,487	7,568	2,984
E 1980-89		4,184	851	4,241	618	4,115	266
F -1979		1,364	840	1,253	543	41	947
<b>10 Billfartyg</b>		1,707	7,235	1,899	6,644	1,059	5,472
A 2008-				212	357	152	935
B 2005-07		482	1,762	293	1,604	312	1,460
C 2000-04		199	1,762	142	1,629	142	959
D 1990-99		632	2,739	957	2,440	453	1,788
E 1980-89		395	862	255	499		331
F -1979			110	40	115		

Containertrafiken har ökat kraftigt i svenska hamnar under de senaste åren, och ökningen har skett främst bland fartyg byggda efter 2000. Äldre fartyg har minskat kraftigt, störst är minskningen i anlöp kapacitet bland fartyg byggda före 1979, där den anlöpta kapaciteten minskat med närmare 80 %.

För rorofartyg ser vi en minskning av det svenskflaggade tonnaget som anlöper svenska hamnar, medan utlandsflaggade fartyg ökar. Bland svenskflaggade fartyg är det endast trafiken med fartyg byggda mellan 1990 och 1999 som ökar, medan trafiken med utlandsflaggade fartyg ökar i alla ålderssegment utom fartyg byggda mellan 1980 och 1989 samt fartyg byggda mellan 2005 och 2007.

**Tabell 44: Anlöp kapacitet i dödvikt per åldersgrupp och flaggtyp, passagerarfartyg**

Anlöp kapacitet i tusental dödviktston 2007-2009 för färjor per åldersgrupp, svensk och utländsk flagg							
Typ	Byggår	2007		2008		2009	
		Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk	Svensk	Utländsk
<b>11 Färjor</b>		137,380	149,430	136,492	147,701	125,932	148,257
A 2008-				566		475	861
B 2005-07		8,015	1,180	13,323	960	4,489	1,110
C 2000-04		17,848	4,548	17,955	4,597	16,673	4,671
D 1990-99		72,077	90,006	77,174	89,868	76,586	91,811
E 1980-89		32,863	43,751	18,791	44,428	19,201	43,276
F -1979		6,578	9,945	8,682	7,849	8,509	6,529

När det gäller färjor finns ingen lika tydlig trend mot förnyelse som i andra segment, men ett visst tillskott till fartygsflottan sker. Det medför att vi får tillväxt på vissa åldersgrupper medan andra sjunker kraftigt. Finanskrisen har påverkat delar av färjenäringen kraftigt, vilket gör att det är svårt att dra några klara slutsatser ifrån utvecklingen.

### Fartygens kvalitet: Isklass

Denna beskrivning exkluderar färjor, då i princip alla fartyg som trafikerar svenska hamnar är isklassade, och de som inte har det trafikerar endast under sommarhalvåret. Mängden anlop, gods och anloppt kapacitet i dödviktston återfinns i avsnittet Färjor ovan.

Tabell 45: Anloppt kapacitet i dödviktston per flaggtyp och isklass

Anloppt kapacitet i svenska hamnar, per flagg och isklass				
Flagg	Isklass	2007	2008	2009
<b>Svensk flagg</b>		<b>48,563</b>	<b>47,838</b>	<b>41,083</b>
	<i>Isklassat</i>	41,565	41,148	34,946
	FS ICE CLASS 1A SUPER	4,609	5,336	4,749
	FS ICE CLASS 1A	24,415	23,645	19,254
	FS ICE CLASS 1B	5,094	5,262	4,794
	FS ICE CLASS 1C	5,844	5,499	4,872
	FS ICE CLASS II	1,603	1,407	1,277
	<i>Ej isklassat/ingen uppgift</i>	6,999	6,690	6,137
<b>Utländsk flagg</b>		<b>176,802</b>	<b>186,122</b>	<b>179,132</b>
	<i>Isklassat</i>	112,527	116,578	113,336
	FS ICE CLASS 1A SUPER	8,746	8,695	8,763
	FS ICE CLASS 1A	62,459	65,183	67,299
	FS ICE CLASS 1B	17,147	18,368	15,756
	FS ICE CLASS 1C	12,245	12,402	10,471
	FS ICE CLASS II	11,930	11,930	11,046
	<i>Ej isklassat/ingen uppgift</i>	64,275	69,545	65,796

Om man ser till den fartygskapacitet som anlöper svenska hamnar så har en överväldigande majoritet någon form av isklassning. Av totalt 41 miljoner dödviktston svenskflaggade fartyg som anlöpte Sverige under 2009 så var strax över 6 miljoner ton utan isklassning, motsvarande 15 %. Detta innebär att den allra största andelen av fartygen är rustade för trafik under vinterförhållanden. Samma

gäller för utlandsflaggade fartyg, men inte i samma utsträckning. Av totalt 179 miljoner dödviktston som anlöpte Sverige under 2009 hade knappt 66 miljoner någon form av isklassning.

Tabell 46: Antal anlöp per flaggtyp och isklass

Antal anlöp i svenska hamnar, per flagg och isklass				
Flagg	Isklass	2007	2008	2009
<b>Svensk flagg</b>		<b>6,053</b>	<b>5,859</b>	<b>4,918</b>
	<i>Isklassat</i>	5,335	5,174	4,311
	FS ICE CLASS 1A SUPER	382	493	452
	FS ICE CLASS 1A	2,642	2,497	1,919
	FS ICE CLASS 1B	1,146	1,171	1,119
	FS ICE CLASS 1C	805	730	580
	FS ICE CLASS II	360	283	241
	<i>Ej isklassat/ingen uppgift</i>	718	685	607
<b>Utländsk flagg</b>		<b>23,331</b>	<b>22,596</b>	<b>19,706</b>
	<i>Isklassat</i>	16,861	16,336	14,762
	FS ICE CLASS 1A SUPER	821	592	542
	FS ICE CLASS 1A	8,504	8,501	8,183
	FS ICE CLASS 1B	2,909	2,955	2,469
	FS ICE CLASS 1C	2,293	2,120	1,742
	FS ICE CLASS II	2,334	2,168	1,826
	<i>Ej isklassat/ingen uppgift</i>	6,470	6,260	4,944

När en så överväldigande majoritet av fartygen har någon form av isklass kommer de av naturliga skäl dyka upp i alla de svenska trafikområdena. Västkusten är det trafikområde med allra flest anlöp, och det är också hit största delen av de icke isklassade fartygen går. I Bottenhavet och Bottenviken är andelen fartyg utan isklass lägre, men under sommarhalvåret trafikeras områdena även av fartyg utan isklassning.

Tabell 47: Antal anlöp per trafikområde och isklassning, tankers

Antal anlöp 2007-09 för tankers, per trafikområde och isklassning								
Typ	Trafikområde	2007		2008		2009		
		Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass	
<b>01 Råoljetanker</b>		83	197	99	227	88	187	
	Bottenhavet	5	3	4	3	5	1	
	Bottenviken				1			
	Ostkusten	3	12	3	14	3	4	
	Stockholm		14	3	14		12	
	Sydkusten	9	41	6	21	8	24	
	Västkusten	66	127	83	174	72	146	
<b>02 Produkt- och Kemitanker</b>		4,630	879	4,840	1,041	4,669	899	
	Bottenhavet	280	21	341	34	330	34	
	Bottenviken	305	16	266	43	229	45	
	Ostkusten	342	53	400	53	327	48	
	Stockholm	495	62	481	118	459	106	
	Sydkusten	760	166	772	150	737	156	
	Vänern	84	2	98	2	79	1	
	Västkusten	2,364	559	2,482	641	2,508	509	
<b>03 Gastanker</b>		317	204	282	197	316	136	
	Bottenhavet		2		3		2	
	Stockholm	41		45		40		
	Sydkusten	16	33	16	16	1	19	
	Västkusten	260	169	221	178	275	115	
<b>04 Övriga tankers</b>		350	62	357	69	337	56	
	Bottenhavet	11		13	2	9	3	
	Bottenviken	11	8	10	5	10		
	Ostkusten	20	2	22	1	20		
	Stockholm	224	4	212	10	197	1	
	Sydkusten	39	34	53	35	48	42	
	Vänern		2		4		1	
	Västkusten	45	12	47	12	53	9	

**Tabell 48: Anlöst kapacitet i dödviktston per trafikområde och isklassning, tankers**

<i>Anlöst kapacitet i tusental dödviktston 2007-09 för tankers, per trafikområde och isklassning</i>							
Typ	Trafikområde	2007		2008		2009	
		Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass
<b>01 Råoljetanker</b>		<b>7,814</b>	<b>15,059</b>	<b>9,627</b>	<b>20,036</b>	<b>7,979</b>	<b>19,604</b>
	Bottenhavet	170	20	104	214	142	74
	Bottenviken				321		
	Ostkusten	181	297	60	675	212	228
	Stockholm		1,532	348	1,536		1,359
	Sydkusten	469	1,939	308	786	168	1,372
	Västkusten	6,994	11,270	8,806	16,503	7,456	16,571
<b>02 Produkt- och Kemitanker</b>		<b>45,249</b>	<b>9,058</b>	<b>49,234</b>	<b>11,819</b>	<b>47,991</b>	<b>12,463</b>
	Bottenhavet	3,170	228	4,244	423	4,123	355
	Bottenviken	2,677	107	2,531	393	2,234	542
	Ostkusten	3,799	985	4,475	1,029	3,389	635
	Stockholm	4,028	466	4,096	896	4,063	857
	Sydkusten	6,710	2,299	7,900	2,403	6,683	3,057
	Vänern	286	4	363	17	313	4
	Västkusten	24,577	4,970	25,626	6,659	27,185	7,014
<b>03 Gastanker</b>		<b>2,290</b>	<b>1,868</b>	<b>2,038</b>	<b>1,965</b>	<b>1,943</b>	<b>1,902</b>
	Bottenhavet		52		68		53
	Stockholm	282		309		275	
	Sydkusten	57	237	93	172	2	223
	Västkusten	1,951	1,580	1,636	1,725	1,666	1,626
<b>04 Övriga tankers</b>		<b>1,489</b>	<b>171</b>	<b>1,515</b>	<b>197</b>	<b>1,498</b>	<b>167</b>
	Bottenhavet	63		68	5	56	9
	Bottenviken	63	20	53	12	66	
	Ostkusten	74	4	97	4	93	
	Stockholm	940	10	897	25	890	2
	Sydkusten	134	87	164	90	145	114
	Vänern		5		9		3
	Västkusten	215	45	236	52	247	38

**Tabell 49: Antal anlöp per trafikområde och isklassning, bulkers och torrlastfartyg**

Antal anlöp 2007-09 för torrlastfartyg och bulkers, per trafikområde och isklassning							
Typ	Trafikområde	2007		2008		2009	
		Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass
<b>05 Bulkler</b>		887	168	882	140	625	130
	Bottenhavet	8	3	4	3	1	1
	Bottenviken	71	37	62	37	25	39
	Ostkusten	473	66	483	53	338	52
	Stockholm	87	15	114	6	66	8
	Sydkusten	155	24	119	19	125	16
	Vänern	67	6	63	3	51	3
	Västkusten	26	17	37	19	19	11
<b>06 Torrlast</b>		11,134	4,151	10,331	3,739	8,581	2,803
	Bottenhavet	1,741	361	1,598	311	1,316	199
	Bottenviken	1,654	206	1,439	210	1,211	139
	Ostkusten	2,209	955	2,342	914	1,811	675
	Stockholm	1,242	338	1,100	331	1,026	291
	Sydkusten	1,899	1,191	1,727	1,150	1,462	920
	Vänern	786	211	790	212	632	121
	Västkusten	1,603	889	1,335	611	1,123	458
<b>07 Övrig Torrlast</b>		25	100	30	110	12	104
	Bottenhavet			1			
	Bottenviken			1			
	Ostkusten	4	10	11	21	3	12
	Stockholm	2	10	2	15		18
	Sydkusten	1	7	1	5	2	8
	Västkusten	18	73	14	69	7	66

**Tabell 50: Anlöp kapacitet i dödviktston per trafikområde och isklassning, bulkers och torrlastfartyg**

Anlöp kapacitet i tusental dödviktston 2007-09 för enhetslastfartyg, per trafikområde och isklassning							
Typ	Trafikområde	2007		2008		2009	
		Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass
<b>08 Container</b>		16,141	8,716	18,279	7,790	21,062	8,366
	Bottenhavet	1,498		2,351	11	3,335	25
	Bottenviken	49		443		179	8
	Ostkusten	285		663	14	1,088	24
	Stockholm	1,750		2,057	11	1,579	
	Sydkusten	4,812	423	4,660	648	5,413	839
	Västkusten	7,747	8,294	8,105	7,105	9,468	7,470
<b>09 Rorolastfartyg</b>		24,572	10,614	24,375	9,994	23,684	9,335
	Bottenhavet	4,331		3,872		3,678	
	Bottenviken	4,181	30	4,053		3,747	
	Ostkusten	414	329	585	246	1,139	308
	Stockholm	709	207	636	422	447	549
	Sydkusten	1,541	115	1,425	48	1,467	
	Västkusten	13,396	9,933	13,803	9,278	13,206	8,477
<b>10 Billfartyg</b>		3,390	5,552	2,863	5,680	2,217	4,314
	Ostkusten			3			
	Stockholm	208		171		288	
	Sydkusten	1,374	2,091	1,105	2,107	847	818
	Västkusten	1,809	3,461	1,584	3,573	1,082	3,496

Tabell 51: Antal anlöp per trafikområde och isklassning, enhetslastfartyg

Antal anlöp 2007-09 för enhetslastfartyg, per trafikområde och isklassning							
Typ	Trafikområde	2007		2008		2009	
		Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass
<b>08 Container</b>		<b>2,010</b>	<b>192</b>	<b>2,089</b>	<b>234</b>	<b>2,090</b>	<b>267</b>
	Bottenhavet	165		235	1	283	2
	Bottenviken	10		52		17	1
	Ostkusten	50		108	4	119	2
	Stockholm	200		238	1	194	
	Sydkusten	607	37	567	51	580	59
	Västkusten	978	155	889	177	897	203
<b>09 Rorolastfartyg</b>		<b>2,312</b>	<b>854</b>	<b>2,140</b>	<b>826</b>	<b>2,031</b>	<b>767</b>
	Bottenhavet	424		335		314	
	Bottenviken	389	3	366		331	
	Ostkusten	83	54	98	42	172	53
	Stockholm	137	34	128	70	84	90
	Sydkusten	201	13	144	13	128	
	Västkusten	1,078	750	1,069	701	1,002	624
<b>10 Bilfartyg</b>		<b>448</b>	<b>381</b>	<b>460</b>	<b>362</b>	<b>324</b>	<b>202</b>
	Ostkusten			1			
	Stockholm	55		48		42	
	Sydkusten	205	193	231	157	145	42
	Västkusten	188	188	180	205	137	160

Tabell 52: Anlöp kapacitet i dödviktston per trafikområde och isklassning, enhetslastfartyg

Anlöp kapacitet i tusental dödviktston 2007-09 för enhetslastfartyg, per trafikområde och isklassning							
Typ	Trafikområde	2007		2008		2009	
		Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass	Isklass	Ej Isklass
<b>08 Container</b>		<b>16,141</b>	<b>8,716</b>	<b>18,279</b>	<b>7,790</b>	<b>21,062</b>	<b>8,366</b>
	Bottenhavet	1,498		2,351	11	3,335	25
	Bottenviken	49		443		179	8
	Ostkusten	285		663	14	1,088	24
	Stockholm	1,750		2,057	11	1,579	
	Sydkusten	4,812	423	4,660	648	5,413	839
	Västkusten	7,747	8,294	8,105	7,105	9,468	7,470
<b>09 Rorolastfartyg</b>		<b>24,572</b>	<b>10,614</b>	<b>24,375</b>	<b>9,994</b>	<b>23,684</b>	<b>9,335</b>
	Bottenhavet	4,331		3,872		3,678	
	Bottenviken	4,181	30	4,053		3,747	
	Ostkusten	414	329	585	246	1,139	308
	Stockholm	709	207	636	422	447	549
	Sydkusten	1,541	115	1,425	48	1,467	
	Västkusten	13,396	9,933	13,803	9,278	13,206	8,477
<b>10 Bilfartyg</b>		<b>3,390</b>	<b>5,552</b>	<b>2,863</b>	<b>5,680</b>	<b>2,217</b>	<b>4,314</b>
	Ostkusten			3			
	Stockholm	208		171		288	
	Sydkusten	1,374	2,091	1,105	2,107	847	818
	Västkusten	1,809	3,461	1,584	3,573	1,082	3,496

# Statens offentliga utredningar 2010

## *Kronologisk förteckning*

1. Lätt att göra rätt – om förmedling av brottskadestånd. Ju.
2. Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. Ju.
3. Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. M.
4. Allmänna handlingar i elektronisk form – offentlighet och integritet. Ju.
5. Skolgång för alla barn. U.
6. Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. M.
7. Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. IJ.
8. En myndighet för havs- och vattenmiljö. M.
9. Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. Jo.
10. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
11. Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. Ku.
12. I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. Ku.
13. Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. Fi.
14. Partsinsyn enligt rättegångsbalken. Ju.
15. Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. Ju.
16. Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. IJ.
17. Prissatt vatten? M.
18. En reformerad budgetlag. Fi.
19. Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. U.
20. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. Fi.
21. Bättre marknad för tjänstehundar. Jo.
22. Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. Fö.
23. Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. N.
24. Avtalad upphovsrätt. Ju.
25. Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. Fö.
26. Flyttningsbidrag och unionsrätten. A.
27. Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. N.
28. Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. U.
29. En ny förvaltningslag. Ju.
30. Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. N.
31. Första hjälpen i psykisk hälsa. S.
32. Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. UD.
33. Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. U.
34. På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksutställningar. Ku.
35. Kunskap som befrielse? En metanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. U.
36. Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. U.
37. Sverige för nyanlända utanför flyktingmottagandet. IJ.
38. Muttbrott. Ju.
39. Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. S.



40. Cirkulär migration och utveckling – kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. Ju.
41. Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. S.
42. Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. Jo.
43. Förundersökningsbegränsning. Ju.
44. Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. Ju.
45. Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. S.
46. Utländsk näringsverksamhet i Sverige. En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. N.
47. Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturoversikt. S.
48. Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturoversikt om förekomst, konsekvenser och vård. S.
49. Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. Ju.
50. Försvarsmaktens helikopterresurser. Fö.
51. Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. U.
52. Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. U.
53. Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om "pojkkrisen". Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Background Paper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. U.
54. Förbättrad återbetalning av studielån. U.
55. Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. IJ.
56. Innovationsupphandling. N.
57. Effektivare planering av vägar och järnvägar. N.
58. Rehabiliteringsrådets delbetänkande. S.
59. Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. Ju.
60. Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. IJ.
61. Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. N.
62. Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. Under konstruktion – framtidens e-förvaltning. Fi.
63. EU:s direktiv om sanktioner mot arbetsgivare. Ju.
64. "Se de tidiga tecknen" – forskare reflekterar över sju berättelser från förskola och skola. U.
65. Kompetens och ansvar. S.
66. Barns perspektiv på jämställdhet i skola. En kunskapsöversikt. U.
67. I rättan tid? Om ålder och skolstart. U.
68. Ny yttrandefrihetsgrundlag? Yttrandefrihetskommittén presenterar tre modeller. Ju.
69. Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen. N.
70. Ny struktur för skydd av mänskliga rättigheter. + Bilagor + Lättläst + Daisy. IJ.
71. Sexualbrottslagstiftningen – utvärdering och reformförslag. Ju.
72. Folk rätt i väpnad konflikt – svensk tolkning och tillämpning. + Bilaga 7, Svensk manual i humanitär rätt m.m. Fö.
73. Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar. N.

# Statens offentliga utredningar 2010

---

## Systematisk förteckning

### Justitiedepartementet

---

- Lätt att göra rätt  
– om förmedling av brottskadestånd. [1]
- Ett samlat insolvensförfarande – förslag till ny lag. [2]
- Allmänna handlingar i elektronisk form  
– offentlighet och integritet. [4]
- Partsinsyn enligt rättegångsbalken. [14]
- Kriminella grupperingar – motverka rekrytering och underlätta avhopp. [15]
- Avtalad upphovsrätt. [24]
- En ny förvaltningslag. [29]
- Mutbrott. (38)
- Cirkulär migration och utveckling  
– kartläggning av cirkulära rörelsemönster och diskussion om hur migrationens utvecklingspotential kan främjas. [40]
- Förundersökningsbegränsning. [43]
- Mål och medel – särskilda åtgärder för vissa måltyper i domstol. [44]
- Förbud mot köp av sexuell tjänst. En utvärdering 1999–2008. [49]
- Underhållsskyldighet i internationella situationer – Underhållsförordningen, 2007 års Haagkonvention och 2007 års Haagprotokoll + Bilagedel. [59]
- EU:s direktiv om sanktioner mot arbetsgivare. [63]
- Ny yttrandefrihetsgrundlag? Yttrandefrihetskommittén presenterar tre modeller. [68]
- Sexualbrottslagstiftningen – utvärdering och reformförslag. [71]

### Utrikesdepartementet

---

- Utrikesförvaltning i världsklass. En mer flexibel utrikesrepresentation. [32]

### Försvarsdepartementet

---

- Krigets Lagar – centrala dokument om folkrätten under väpnad konflikt, neutralitet, ockupation och fredsinsatser. [22]

- Viss översyn av verksamhet och organisation på informationssäkerhetsområdet. [25]
- Försvarsmaktens helikopterresurser. [50]
- Folkrätt i väpnad konflikt – svensk tolkning och tillämpning. + Bilaga 7, Svensk manual i humanitär rätt m.m. [72]

### Socialdepartementet

---

- Första hjälpen i psykisk hälsa. [31]
- Ny ordning för nationella vaccinationsprogram. [39]
- Kompensationstillägg – om ersättning vid försenade utbetalningar. [41]
- Händelseanalyser vid självmord inom hälso- och sjukvården och socialtjänsten. Förslag till ny lag. [45]
- Alkoholkonsumtion, alkoholproblem och sjukfrånvaro – vilka är sambanden? En systematisk litteraturöversikt. [47]
- Multipla hälsoproblem bland personer över 60 år. En systematisk litteraturöversikt om förekomst, konsekvenser och vård. [48]
- Rehabiliteringsrådets delbetänkande. [58]
- Kompetens och ansvar. [65]

### Finansdepartementet

---

- Upphandling på försvars- och säkerhetsområdet. [13]
- En reformerad budgetlag. [18]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt – från strategi till handling för e-förvaltning. [20]
- Så enkelt som möjligt för så många som möjligt. Under konstruktion – framtidens e-förvaltning. [62]

### Utbildningsdepartementet

---

- Skolgång för alla barn. [5]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i historia. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [10]
- Lärling – en bro mellan skola och arbetsliv. [19]

- Vändpunkt Sverige – ett ökat intresse för matematik, naturvetenskap, teknik och IKT. [28]
- Kvinnor, män och jämställdhet i läromedel i samhällskunskap. En granskning på uppdrag av Delegationen för jämställdhet i skolan. [33]
- Kunskap som befrielse? En metaanalys av svensk forskning om jämställdhet och skola 1969–2009. [35]
- Svensk forskning om jämställdhet och skola. En bibliografi. [36]
- Könsskillnader i skolprestationer – idéer om orsaker. [51]
- Biologiska faktorer och könsskillnader i skolresultat. Ett diskussionsunderlag för Delegationen för jämställdhet i skolans arbete för analys av bakgrunden till pojkars sämre skolprestationer jämfört med flickors. [52]
- Pojkar och skolan: Ett bakgrundsdokument om pojkkrisen. Översättning på svenska av engelsk rapport: Boys and School: A Backgroundpaper on the "Boy Crisis". + Engelsk rapport. [53]
- Förbättrad återbetalning av studieskulder. [54]
- "Se de tidiga tecknen"  
– forskare reflekterar över sju berättelser från förskola och skola. [64]
- Barns perspektiv på jämställdhet i skola. En kunskapsöversikt. [66]
- I rättan tid? Om ålder och skolstart. [67]

#### **Jordbruksdepartementet**

---

- Den framtida organisationen för vissa fiskefrågor. [9]
- Bättre marknad för tjänstehundar. [21]
- Med fiskevård i fokus – en ny fiskevårdslag. [42]

#### **Miljödepartementet**

---

- Metria – förutsättningar för att ombilda division Metria vid Lantmäteriet till ett statligt ägt aktiebolag. [3]
- Kunskapslägesrapport på kärnavfallsområdet 2010 – utmaningar för slutförvarsprogrammet. [6]
- En myndighet för havs- och vattenmiljö. [8]
- Prissatt vatten? [17]

#### **Näringsdepartementet**

---

- Tredje sjösäkerhetspaketet. Klassdirektivet, Klassförordningen, Olycksutredningsdirektivet, IMO:s olycksutredningskod. [23]
- Gemensamt ansvar och gränsöverstigande samarbete inom transportforskningen. [27]
- Tredje inre marknadspaketet för el och naturgas. Fortsatt europeisk harmonisering. [30]
- Utländsk näringsverksamhet i Sverige. En översyn av lagstiftningen om utländska filialer i ett EU-perspektiv. [46]
- Innovationsupphandling. [56]
- Effektivare planering av vägar och järnvägar. [57]
- Driftskompatibilitet och enheter som ansvarar för underhåll inom EU:s järnvägssystem. [61]
- Förbättrad vinterberedskap inom järnvägen. [69]
- Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar. [73]

#### **Integrations- och jämställdhetsdepartementet**

---

- Aktiva åtgärder för att främja lika rättigheter och möjligheter – ett systematiskt målinriktat arbete på tre samhällsområden. [7]
- Sverige för nyanlända. Värden, välfärdsstat, vardagsliv. [16]
- Sverige för nyanlända utanför flyktingmottandet. [37]
- Romers rätt – en strategi för romer i Sverige. [55]
- Ett utvidgat skydd mot åldersdiskriminering. [60]
- Ny struktur för skydd av mänskliga rättigheter. + Bilagor + Lättläst + Daisy. [70]

#### **Kulturdepartementet**

---

- Spela samman – en ny modell för statens stöd till regional kulturverksamhet. [11]
- I samspel med musiklivet – en ny nationell plattform för musiken. [12]
- På väg mot en ny roll – överväganden och förslag om Riksställningar. [34]

#### **Arbetsmarknadsdepartementet**

---

- Flyttningsbidrag och unionsrätten. [26]