

Datum
2025-09-19

Diarienummer
Utr 2025/52

Ert diarienummer
LI2025/01326

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över PM Förenklad in- och uthyrning av skepp

Trafikanalys tillstyrker förslaget som gäller ändring i fartygsregisterförordningen. Trafikanalys har inga synpunkter på övriga förslag till förordningsförändringar i promemorian som påkallas av lagförslagen om skeppslego.

Trafikanalys har i uppdrag av regeringen att följa den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation och även att utvärdera effekterna av stödet till svensk sjöfart.¹ Trafikanalys har därför några synpunkter som gäller analysen av sjöfartens internationella konkurrensvillkor. Som statistikansvarig myndighet har Trafikanalys också några förslag som gäller uppgifter i skeppslegodelen.

Bättre möjligheter att avgöra dubbelt sjöfartsstöd skulle utjämna konkurrensvillkoren

Promemorian tar upp frågan om dubbelregistrering av fartyg och därmed möjligheterna till dubbelt sjöfartsstöd (sid. 19).

Ett syfte med sjöfartsstödet är att ge svensk sjöfartsnäring konkurrensvillkor som är likvärdiga med andra EU-länders handelsflottor.² Dubbla stöd till vissa fartyg underminerar detta syfte. Som beskrivs i promemorian (sid. 19) finns idag en möjlighet för beslutsmyndigheten (Trafikverket) att avslå en ansökan även om de formella kraven skulle vara uppfyllda, se 4 § förordningen om sjöfartsstöd.³ Denna möjlighet förutsätter att beslutsmyndigheten finner det uppenbart att det skulle strida mot syftet med sjöfartsstödet att bevilja stöd.

¹ Instruktion för Trafikanalys 2 § p 5, [Förordning \(2010:186\) med instruktion för Trafikanalys | Sveriges riksdag](#)

² Se t.ex. Prop. 2000/01:127, [Sjöfartsstöd, p200001_127.PDF](#)

³ [Förordning \(2001:770\) om sjöfartsstöd | Sveriges riksdag](#)

Trafikanalys instämmer med bedömningen i promemorian (sid. 19) att en avslagsgrund som är mer skraddarsydd för fall av dubbla stöd och som inte är underkastad ett uppenbarhetsrekvisit är mer ändamålsenligt.

Enligt Trafikanalys har sjöfartsstödet flera syften och det kan vara svårt för beslutande myndighet att avgöra vad som uppenbart strider mot syftet. Det är också svårt att utifrån dagens uppgifter i statistiken avgöra om sjöfartsstöd uppbärs från annat land. Det vore därför angeläget om uppgifter om sjöfartsstöd enklare kan delas mellan myndigheter i olika länder för att därigenom bättre uppfylla syftet att skapa likvärdiga konkurrensvillkor. Ett steg på vägen vore att utforma fartygsregistret så att det kan användas för att avgöra om fartyget är registrerat utomlands och i så fall i vilka register (jfr § 5 ovan).

Trafikanalys är statistikansvarig myndighet, men kan idag inte på ett enkelt sätt se i vilka andra register ett fartyg eventuellt är registrerat. Vi kan endast se huruvida fartyget är utlandskontrollerat (dvs. att ägaren är utländsk) och genom vissa variabler få indikationer om registreringsland. Trafikanalys kan konstatera att år 2023 var 310 fartyg (>100 brutto) registrerade i det svenska registret. Av dessa var 16 fartyg (5,2 %) kontrollerade utomlands, vilket kan innebära att de får sjöfartsstöd från annat land. År 2024 var 11 fartyg (3,5 %) kontrollerade utomlands, av totalt 313 fartyg i det svenska registret.⁴

Trafikanalys förordar därför att uppgifterna i skeppslegodelen tar hänsyn till detta, se § 5 *Registrering* nedan.

Trafikanalys förordar införande av ytterligare uppgifter i skeppslegodelen

Som statistikansvarig myndighet ser Trafikanalys att underlaget från fartygsregistrets skeppslegodel skulle kunna användas för att utveckla och kvalitetssäkra den officiella fartygsstatistiken om inhyrda och svenskkontrollerade utländska fartyg. Trafikanalys vill därför ge några kommentarer som gäller införandet av uppgifter i *4 a kap Fartygsregistrets skeppslegodel* (PM sid 4):

§ 3 Identifiering

Tyvärr är inte IMO-id komplett för svenskregistrerade fartyg. Därför används även fartygets signal för att identifiera och fastställa unika fartyg i hanteringen av olika statistikdatabaser. Trafikanalys förordar därför att även uppgift om fartygets signal ska införas. Det borde även ligga i Transportstyrelsens intresse, som ansvarar för fartygsregistret.

§ 4 punkt 7 Maskineri mm.

Det vore angeläget att inkludera uppgifter om huruvida fartyget är helt eller delvis elektrifierat. Detta mot bakgrund av att regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att utveckla statistiken för elektrifieringen inom transportområdet (dnr. I2023/02047).⁵ För att följa den fortsatta elektrifieringen på transportområdet är det viktigt att det finns tillförlitlig och tillgänglig statistik som beskriver utvecklingen.

§ 5 Registrering

Trafikanalys förordar att registret utformas så att det kan användas för att avgöra om fartyget är registrerat utomlands och i så fall i vilka register.

⁴ Trafikanalys (2025), *Fartyg 2024 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*, tabell 2.1.–2.2, tabell 5, [Fartyg](#)

⁵ Trafikanalys regeringsuppdrag avseende elektrifiering, [Uppdrag att utveckla statistik avseende elektrifiering - Regeringen.se](#)

§ 6 och § 7 Ägare respektive nyttjanderättshavare

Trafikanalys bedömer att det är angeläget att 'ägare' respektive 'nyttjanderättshavare' är tydligt definierade för att kunna avgöra vem som är huvudägare respektive operatör och därmed kunna fastställa kopplingen till Sverige.

I Trafikanalys statistik är *bolagen* utgångspunkt för klassificeringen, det vill säga i vilket land som fartygets ägarbolag respektive operatörsbolag är registrerat:

"Inhyrda fartyg från utlandet innefattar fartyg som ägs av ett utlandsregistrerat bolag och som kommersiellt opereras av ett svenskregistrerat bolag. Fartyg som är inhyrda från utlandet kan vara såväl svensk- som utlandsregistrerade.

Uthyrda fartyg till utlandet innefattar fartyg som ägs av ett svenskregistrerat bolag och som kommersiellt opereras av ett utlandsregistrerat bolag och därmed inte disponibla. Detta innefattar både fartyg som är svensk- och utlandsregistrerade".⁶

Uthyrda fartyg viktiga ur ett statistik- och beredskapsperspektiv

Förslaget gäller främst inhyrning av fartyg och inte mycket sägs om uthyrning. Uthyrning påverkar inte fartygsregistret, men ur ett statistikperspektiv vore det angeläget att även ha mer information om uthyrda fartyg, som påverkar omfattningen av den svenskkontrollerade flottan. Om dessa uthyrda fartyg utan svensk vetskaps ingår i andra länders register finns risk för dubbelräkning och därför en överskattning av den sammanlagda flottan.

Även ur ett beredskapsperspektiv kan det vara intressant att ha god information om uthyrda fartyg som ingår i det svenska registret. Dessa fartyg står upptagna i det svenska registret, men är således inte tillgängliga i samma utsträckning som övriga registrerade fartyg, och kan av olika skäl vara svårare att lokalisera än övriga. Utan god information om uthyrda fartyg och var dessa befinner sig kan bilden av den svenska flottans omfattning och tillgänglighet därför överskattas i en beredskapssituation.

Konsekvenserna ur ett beredskapsperspektiv tas för övrigt inte upp i konsekvensanalysen.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av kvalificerad utredare Björn Olsson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt statistikerna Henrik Petterson och Filippa Egnér.

Mattias Viklund

Generaldirektör

⁶ Trafikanalys (2025), Kvalitetsdeklaration, Fartyg 2024, sid. 9, [Kvalitetsdeklaration Fartyg 2024 - svenska och utländska fartyg i svensk regi](#)