

Motion till riksdagen 2020/21:2211

av **Jimmy Ståhl m.fl. (SD)**

En konkurrenskraftig svensk sjöfart

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta ett sjöfartsråd och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort farledsavgifter från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta bort kostnader för isbrytning från sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör tillsätta utredningen av Sjöfartsverkets finansieringsmodell och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fler fartyg bör ges möjlighet att omfattas av tonnageskatt och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om stämpelskatt och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige aktivt bör verka i internationella samarbeten som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att genomföra en farledsfördjupning i Göteborgs hamn och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomföra en farledsfördjupning vid Malmporten snarast möjligt och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om prämtrafik och tillkännager detta för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med byggnation av slussar och jordskredssäkring av Göta älv och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lotsverksamheten på inre vattenvägar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av en trygg och säker sjöfart och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kollektivtrafiken på vatten och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regleringsbrevet till Trafikverket och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet säkerhetsklassade torrhamnar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjliggöra fjärrlotsnavigering av fartyg och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utmärkningen av sjökort och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att koldioxidläckage ska tas med i beräkningarna i nya miljöförslag som berör sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att miljöregler som berör sjöfarten som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svaveldirektivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att NOx-direktivet som minimum ska gälla i hela Europa och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga strategisk forskning inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över farledsavgifternas miljöstyrning och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökad K-märkning och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förmåner för K-märkta fartyg och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Genom vårt geografiska läge utgör Sverige i det närmaste en ö uppe i norr. Sverige har en enormt lång kuststräcka med över 50 hamnar. Ur ett svenskt perspektiv är detta

positivt eftersom frakt med fartyg är det mest effektiva sättet att frakta gods. Att frakta gods på vattnet är även effektivt ur miljösynpunkt och minskar belastningen på vägar och järnvägar. Idag fraktas sju procent av allt gods med fartyg. Sjöfarten är viktig särskilt för industrin och näringslivet på grund av stor export från gruvnäring och skogsindustri.

Sverigedemokraterna ser sjöfartens stora betydelse för hela transportsystemet. Vår strategi för en konkurrenskraftig svensk sjöfart sträcker sig dock inte enbart till fartyg som trafikslag eftersom vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. I ett väl fungerande och hållbart samhälle bör förutsättningar skapas för sjöfarten att samverka med övriga trafikslag, oavsett om det gäller leveranser av produkter till en lokal butik på den svenska landsbygden, frakt av fordon till den internationella gruvindustrin, lokala sjötransporter eller internationell passagerartrafik. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner som försvar, sjukvård och polis är i stort behov av båt och fartyg som transportmedel med tillhörande infrastruktur. Utöver sjöfarten och de övriga trafikslagens roll i samhället vill vi även lyfta fram vikten av digital infrastruktur.

Lastbil och tåg är sjöfartens största konkurrenter. Sjöfarten har stora volymfördelar i jämförelse, men det tar längre tid att komma fram till slutdestinationen. Fartyg fraktar allt ifrån sten, olja, salt och bilar, men även produkter ifrån näthandeln. Förr var det vanligt med styckegods i sjöfarten men för att få en snabbare hantering i hamnarna lastas det mesta numera i containrar. De största fartygen lastar ca 20 000 TEU (20-fotscontainer)¹, jämfört med 1–3 TEU för en lastbil. Sjötransporter utgör grundbulten i svensk industri, men behöver samordnas med övriga trafikslag för att generera en heltäckande infrastrukturplanering.

Sverige är ett exportberoende land med ett exportvärde som motsvarar cirka 47 procent av BNP.² Svensk varuexport består i hög grad av industrivaror, såsom fordon, maskiner och skogsindustriprodukter, vilka nästan uteslutande fraktas med fartyg. Sverige har även ett stort behov av import av exempelvis olja, bilar samt el- och teleprodukter. Den grundläggande infrastrukturen är viktig oavsett vilka varor och tjänster som transporteras till och från Sverige. Hamnarna specialiserar sig ibland på en viss sorts gods, men det finns även blandhamnar där all sorts trafik hanteras som exempelvis containrar, ro-ro, styckegods samt passagerare.

Det är viktigt att konkurrensen sker på likvärdiga villkor på den globala marknaden. En snedvriden konkurrens kan uppstå om svenska fartyg tyngs med skatter och avgifter eller andra pålagor som fartyg med annan flagg inte belastas med. Exempel på tidigare snedvridning är att Sverige under lång tid var det enda sjöfartslandet inom EU som saknade systemet för förenklade skatteregler, så kallad tonnageskatt. Införlivandet av svaveldirektivet i bland annat Östersjön och Nordsjön, det så kallade SECA-området, har fått vissa snedvridande effekter. Fartyg som trafikerar svenska vatten och anlöper en hamn betalar farledsavgift – en avgift som bland annat Sverige och Finland tar ut. Finland har till skillnad från Sverige sänkt sina farledsavgifter för att inte belasta sjöfarten alltför mycket när svaveldirektivet infördes. Även kommande regelverk gällande utsläpp av kväveoxider, NO_x i NECA-området, kan bli till en konkurrensnackdel för svenska fartyg. Oavsett intentionen med dessa pålagor och hur dessa påverkar Sverige i sin helhet är konkurrensen global. Tyngs den svenska sjöfarten och

¹ Källa: Madrid Maersk samt OOCL Hong Kong.

² <https://www.ekonomifakta.se/Fakta/Ekonomi/Utrikeshandel/Export-och-import-over-tid/>.

svensk industri i alltför stor omfattning resulterar detta i negativt koldioxidläckage och utflaggningar. Den svenskflaggade handelsflottan har minskat drastiskt sedan en tid tillbaka och den svenska handelsflottan minskat med över 60 procent sedan 2001. År 2019 fanns ca 100 fartyg med svensk flagg som beviljats sjöfartsstöd. Majoriteten av de utlandsflaggade fartygen är registrerade i våra grannländer Danmark och Finland. Svensk sjöfart har dock fått större tillväxtpotentialer i och med att tonnageskatten har införts. Konkurrensmöjligheterna för svensk sjöfart kan uppenbarligen stärkas genom mer rättvisa ekonomiska förutsättningar.

Sverigedemokraterna värnar om sjöfarten som transportmedel och vill trygga svensk sjöfart genom att minimera utflaggningar, värna arbetstillfällena samt miljö. Vi ser betydelsen av korrekta ekonomiska styrmedel som inte strider mot europeiska konkurrensregler. Långsiktiga konkurrensneutrala villkor ska gälla som skapar en god samsyn mellan marknadens olika parter, både nationellt och internationellt. Handeln som är kopplad till sjöfarten är viktig för att hela samhället ska fungera optimalt och för att företag ska kunna växa och generera arbetstillfällena. Det har aldrig tidigare fraktats så mycket gods till och från Sverige via sjövägen som det gör idag. Sjöfarten är både direkt och indirekt en stor arbetsgivare. Det sägs att ett jobb till sjöss genererar fyra jobb i land. Med den vetskapen är det viktigt att arbeta för att stärka sjöfartens möjligheter och öka antalet fartyg med svensk flagg.

1 Inrätta ett sjöfartsråd

För att stärka den långsiktiga konkurrenskraften och säkerställa en positiv utveckling inom den maritima näringen bör det inrättas en samverkansplattform i form av ett sjöfartsråd. Rådet bör ges mandat att ta fram en långsiktig strategi för hela den maritima näringen och årligen rapportera till regeringen. Rådet bör ha en allsidig sammansättning och bestå av bland annat den maritima industrin, fackliga parter, berörda myndigheter, samt forsknings- och utbildningsinstitutioner. Även internationell kompetens i form av organisationer kan ingå. Fokus bör vara att lägga fram förslag för stärkt svensk sjöfart med liknande villkor och förutsättningar som konkurrerande sjöfartsnationer. Rådet bör även identifiera tillväxthämmande faktorer inom hela sjöfartsområdet – såväl oceantrafik, kustsjöfart som trafik på de inre vattenvägarna. Sjöfartsrådet mål bör vara att ta fram väl förankrade underlag som kan ligga till grund för politiska beslut.

2 Farledsavgifter

Sverige och Finland är ett par av få länder som tillämpar farledsavgifter. Finland halverade sina farledsavgifter när SECA-direktivet infördes för att inte kostnaden skulle skena iväg ytterligare för den finska sjöfarten. Svenska Sjöfartsverket har i stället infört en ny avgiftsmodell, som fått vissa svenska redare att slå bakut på grund av höjningar på 200 procent. Farledsavgifterna bidrar till finansiering av Sjöfartsverkets övriga verksamheter som till exempel isbrytning. En satsning på sjöfarten handlar i ett första skede om att skjuta till extra medel till Sjöfartsverket och lyfta bort kostnader ifrån den svenska sjöfarten som till exempel farledsavgifter.

3 Kostnader för isbrytning

Isbrytning är viktigt för säkerställa att alla svenska hamnar kan ha öppet året runt. Isbrytarna ger även fartyg assistans genom att övervaka, dirigera och bogsera. Sjöfartens kostnader för isbrytning, som ligger på 250–300 miljoner kronor årligen beroende på mängden is, bör sänkas eller tas bort.

4 Lotsavgifter

Lotsen bidrar genom sin kunskap om farleden och erfarenhet av att manövrera många olika typer av fartyg, till att säkerheten samt tillgängligheten kan upprätthållas då fartyg trafikerar svenskt vatten. Sjöfarten som trafikerar Sverige betalar så kallade lotsavgifter, som i sin tur delvis finansierar Sjöfartsverkets verksamheter. Lotsavgifterna behöver ses över eftersom fartygen är allt bättre tekniskt utrustade och har en bättre manöverförmåga, vilket gör att behovet av lots minskar. Förhoppningsvis kommer antalet sjötransporter att öka om redare får rimligare kostnader.

5 Sjöfartsverkets roll

Sjöfartsverket är ett affärsverk som delvis finansieras av farledsavgifter som erläggs när ett fartyg anlöper en hamn. För att minska fraktkostnaderna blir fartygen större, och större fartyg ger färre anlöp. Sjöfartsverket tvingas därmed att höja farledsavgifterna för att få ekonomin att gå ihop. Effekten av höjda avgifter blir att redare som trafikerar hamnar mer frekvent med mindre fartyg får minskad lönsamhet och kan tvingas sluta anlägga svenska hamnar, vilket i sin tur resulterar i än högre farledsavgifter eftersom färre betalar. Det här är en negativ spiral där gods riskerar att lämna sjöfarten för att istället transporteras på exempelvis lastbil. Sjöfartsverkets roll och organisation behöver ses över i och med att marknaden förändras. Vår vision är att verket slutligen anslagsfinansieras och i större omfattning än idag fokuserar på att stärka sjöfartens roll. Regeringen har genom ett tillkännagivande fått i uppdrag att utreda hur man kan förändra Sjöfartsverket finansieringsmodell. Regeringen bör skyndsamt tillsätta utredningen för att möjliggöra en konkurrensstark svensk sjöfart.

6 Tonnageskatt

Svensk sjöfart har fått större tillväxtpotentialer genom förenklade skatteregler i och med den införda tonnageskatten. Sjöfarten är dock fortsatt hårt konkurrensutsatt och behöver mer likvärdiga villkor i förhållande till andra nationer. Det är därför olyckligt att finansieringen av tonnageskatten delvis tas från sjöfartsstödet, eftersom detta motverkar syftet med tonnageskattesystemet. Syftet är att behålla fartyg under svensk flagg och försöka öka antalet fartyg i det svenska registret. Fler svenska fartyg ger utbildningsplatser och genererar fler landbaserade arbeten. Svensk sjöfart är positiv till tonnageskatten, men vill se att fler fartyg omfattas av den blå skatten.

7 Stämpelskatt

Sjöfart är ett i grunden klimatsmart transportslag, och svenska rederier ligger långt framme avseende utvecklingen av miljövänliga fartyg. Det är viktigt att sjöfarten ges sunda konkurrensförhållanden och kan bidra till att möta klimatutmaningar. Att utrusta fartyg med miljöteknik som går utöver minimikraven innebär stora investeringar. För lån i kreditinstitut krävs en säkerhet, vilken garanteras genom pantbrev. Vid utfärdande av pantbrev utgår i Sverige en särskild stämpelskatt på 0,4 procent av in-teckningsbeloppet. I och med att fartygsinvesteringar kan uppgå till flera hundra miljoner kronor, och i vissa fall miljardbelopp, utgör stämpelskatten en betydande kostnad. Rederier som vill ligga i framkant och investera i miljöteknik utöver dagens lagstiftningskrav måste räkna med en högre kostnad för stämpelskatt. Flertalet länder har avvecklat stämpelskatten i syfte att öka inflaggningen eftersom man har noterat att stämpelskatten motverkar att fartyg kommer in under deras tonnageskattesystem och därmed minskar de samlade skatteintäkterna. För att öka antalet svenskflaggade fartyg och få en renare flotta än vad lagstiftningen kräver bör man se över regelverket med stämpelskatt för fartyg.

8 Internationella sjöfartsorganisationer

Sjöfarten är ett prioriterat område för internationella samarbeten. Sjöfartsorganisationer som International Maritime Organization (IMO), som är en mellanstatlig rådgivande sjöfartsorganisation och lyder under FN, har fördelar. IMO arbetar med olika frågor som berör internationella sjöfartsfrågor, som att inrätta och anta bestämmelser om rutt-system. Det är positivt för Sverige och för sjöfartens företrädare att fortsättningsvis verka för internationella samarbeten som berör sjöfarten.

9 Översyn av trafikflöden

Infrastrukturen i och runt olika typer av hamnar är en grundförutsättning för god sjöfart. Om passagerare, information eller gods inte kan ta sig till eller från en hamn spelar det ingen roll hur stor kapacitet hamnen har eftersom leveransen stöter på fysiska, digitala men även juridiska hinder. För många hamnar är därmed vägar, digital infrastruktur och järnväg av stor betydelse för att hamnen ska fungera optimalt. Trafikverket bör göra en översyn av trafikflöden i hamnar.

10 Farledsfördjupning i Göteborgs hamn

För att kunna nyttja sjöfartens kapacitet maximalt måste farleder och hamnar vara tillräckligt djupa för att kunna ta emot de nya och större fartyg som byggs för att klara den hårda konkurrensen. Göteborgs hamn är i behov av farledsfördjupning för att klara av den kommande direkttrafiken med den nya typen av fraktfartyg. Beslut i frågan är taget, vilket vi välkomnar.

11 Farledsfördjupning vid Malmporten

Större fartyg kan transportera mer gods till ett billigare pris per enhet men även generera större miljönytta. Malmporten, som är kopplad till gruvnäringen uppe i norr, är i behov av farledsfördjupning. Byggstarten för projektet är satt till 2024, men det är önskvärt att tidigarelägga detta.

12 Pråmtrafik

Pråmtrafik är energi- och miljöeffektivt. Ett enda modernt pråmfartyg kan lasta lika mycket gods som 100 lastbilar, men har enbart en lastbilsmotor som framdrift. Med pråmfartyg i city- och regionlogistik kan antalet tunga lastbilstransporter minskas. Genom att minska antalet tunga transporter optimeras transportflöden och transportsystemet blir mer effektivt och hållbart. Pråmfartyg är högteknologiska och specialiserade för olika typer av last som containrar, bulk, bränsle och tex ro-ro-laster. Pråmfartyg är långa, smala och har ett lågt djupgående. De trafikerar enbart klassade inre vattenvägar och är anpassade för trafik i trånga miljöer, sjöar och kanaler samt för att gå under låga broar i stadsmiljöer. Självlastande pråmfartyg med egen kran är dessutom inte beroende av en etablerad hamn utan kan anlöpa enklare kajanläggningar och lastplatser. För att möjliggöra pråmtrafik i större utsträckning än i dag kan blickarna riktas mot Holland och Tyskland där trafiken med pråm har utvecklats under lång tid. EU:s regelverk för inre vattenvägar ger Sverige möjlighet att sätta våra egna regler eftersom våra vattenvägar inte passerar ett annat land. År 2014 möjliggjordes inre vattenvägar i Sverige men inget har gjorts för att öka trafiken. Regelverket för inre vattenvägar ska ses över för att främja pråmtrafik på skyddade vatten. I översynen bör det även utredas om lotsplikt och farledsavgifter kan tas bort.

13 Slussar och jordskredssäkring

För att ta sig från Göteborg till Vänern via sjövägen på Göta älv måste ett antal slussar passeras. Dessa slussar har enligt Trafikverket en maximal livslängd till 2030 och måste bytas ut mot nya innan dess. Annars kommer trafiken på Göta älv att behöva stängas ned. Göta älv har stora möjligheter att via pråmtrafik kunna frakta gods som idag går på lastbil och järnväg. Om pråmtrafiken kommer igång kan gods motsvarande 50 000 lastbilar gå sjövägen istället för på vägarna³. Göta älv är även viktig som bland annat ett populärt turiststråk och som försörjare av dricksvatten till Göteborg. Runt älven finns mycket kvicklera vars egenskaper gör att lerjordens hållfasthet försämras dramatiskt om leran skakas om. Om ett skred inträffar kan det omfatta ett större område än beräknat och därmed få stora konsekvenser för Vänern ända till Göteborg och de sex kommuner som ligger i direkt anslutning till älven. Vi ser därmed betydelsen av att jordskredssäkra älven i närtid. För att minska kostnaden för jordskredssäkringen görs detta lämpligen i samband med renovering eller ombyggnation av slussarna. Ansvar för att skredssäkra älven bör tillfalla staten, eftersom jordskredssäkring riskerar att utebli om en alltför stor kostnad läggs på enskilda villaägare och små kommuner. Kommuner och

fastighetsägare kan få bidrag med upp till 70 procent för att skredsäkra marken runt älven. Att skredsäkra och säkra infrastrukturen fullt ut bör vara statens ansvar. Bolaget Vattenfall är beroende av älven för elproduktion. Regeringen bör påskynda arbetet med att jordskredssäkra älven och med att bygga av nya slussar för att säkra sjöfartstrafiken i Väneren.

14 Farledsavgiftsbefriad inlandssjöfart

Regler gällande inre vattenvägar (IVV) är ett begrepp som började tillämpas när sjöfartsnäringsen visade intresse för regelförenkling avseende inlandssjöfart. Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar. Kraven för dessa IVV-fartyg är inte lika omfattande som för havsgående fartyg, vilket beror på att länder som har inre vattenvägar själva har rätt att sätta dessa regler. I Sverige kan regelförenklingen nyttjas, bland annat på Göta älv, Väneren och från Mälaren ut till kusten via Södertälje sluss. Det innebär en stor möjlighet för sjöfarten att skapa nya flöden som prämtrafik på våra inre vattenvägar och därmed även möjliggöra att gods på väg flyttas över till sjöfart. Distanslotsning och borttagande av farledsavgifter skulle öka incitamenten att vilja trafikera inre vattenvägar. Sjöfartsverket ska ges i uppgift att farledsavgiftsbefria trafik på inre vattenvägar.

15 Lotsverksamhet på inre vattenvägar

De inre vattenvägarna består av sjövägarna till Mälar- och Vänerhamnar. Ökad trafik på dessa utvecklar och förbättrar transporterna i Sverige. Mer godstransporter på vattenväg i stället för landsväg gör transportsystemet både säkrare och bättre för miljön. För att möta ett ökat intresse från sjöfartsnäringsen för inlandssjöfart ska Sjöfartsverket ges i uppgift att skyndsamt se över behovet av lotsverksamhet på inre vattenvägar.

16 Kollektivtrafik på vatten

Endast en procent av Sveriges kollektivtrafik består av båttrafik, trots att en stor del av Sveriges befolkning bor intill kuster. Samtidigt ökar belastningen på kollektivtrafiken på land. Det finns en stor potential att utveckla kollektivtrafiken till sjöss. Varje stad har sina möjligheter och problem. En utmaning i Stockholm är exempelvis vädret. Mycket regn och kalla vintrar kräver skydd på hållplatserna, och vädret påverkar båtarnas kapacitet. Många permanentboende bor i skärgården, och samtidigt har turister och fritidsboende sina behov och önskemål på båttrafiken. Det är viktigt att hitta en balans som ger så många som möjligt en välfungerande kollektivtrafik, inte minst med tanke på trängseln i städerna. För att få till mer kollektivtrafik på vatten bör man se över upphandlingsregler, vilka ofta är problematiska för mindre trafikföretag. En översyn behövs där fastighetsägare ges möjlighet att bygga hållplatser vid sina fastigheter.

17 Trygg och säker sjöfart

Säkerheten för fartyg som skeppar farligt gods eller tusentals passagerare måste tas på största allvar. Även lastning och lossning på land, samt säkerhetsrutiner på terminaler och ombordstigning, kräver mycket hög säkerhet. Oavsett kapten, matros eller markbunden personal är det av största vikt att ha säkra arbetsrutiner att följa om något oförutsett händer. De som arbetar till sjöss har dock i väsentliga avseenden andra förutsättningar att ta hänsyn till, än de som exempelvis arbetar på land, gällande bland annat brand, akut sjukdom och grundstötning med utsläpp som resultat. Arbetet med att förebygga olyckor på sjön är speciellt eftersom förhållandena är extra svåra när olyckor även kan få omfattande påföljder för djur och växtlighet. Säkerhetsarbetet både till land och till sjöss behöver prioriteras.

18 Trafikverket Färjerederiet

Trafikverkets färjerederi trafikerar 40 linjer i hela Sverige med sina 70 vägfärjor. Årligen görs en miljon anlöp och 13 miljoner fordonstransporter inklusive godstransporter. Färjorna gör det möjligt att bo i kustnära områden och i skärgården. De skapar attraktiva lösningar på trafikproblem och öppnar genvägar i storstadsområden. Färjerederiet transporterar 22 miljoner personresor, varav 1,4 miljoner gående och kollektivtrafikresande. För att möjliggöra mer trafik med Färjerederiet bör regleringsbrevet till Trafikverket ses över. Detta för att möjliggöra trafik med gång- och cykelfärjor där det är samhällsekonomiskt och miljömässigt klokt och där man inte konkurrerar med befintlig trafik.

19 Säkerhetsklassade torrhamnar

Fler torrhamnar, så kallade dryports, behöver användas för att få mer plats och effektivare flöden. En container som anlöper till Göteborgs hamn lastas direkt på tåg utan att förtullas och transporteras sedan exempelvis till Falköping eller Skövde till en torrhamn, där containern lastas av och förtullas. Genom snabb flytt av containern tar den inte upp onödig plats i hamnen. Ska detta fungera optimalt bör torrhamnarna klassas enligt gällande ISPS-regelverk som infördes av USA efter terroråden 9/11. Säkerhetsklassningen bygger på ett skalskydd med övervakning och utbildad personal. Antalet säkerhetsklassade torrhamnar ska utökas.

20 Fjärrlotsnavigering

En lots har extra stor kännedom om de farvatten där lotsen är verksam – från grund och sandbankar till havsströmmar och avdrift. Med sin erfarenhet hjälper lotsen kaptenen att styra sitt fartyg till hamn eller förbi trånga passager. Lotsens arbete kan komma att förändras i och med att ny teknik införs, både till sjöss och på land. Det finns en pågående övergång till fjärrstyrning inom ett flertal arbetsområden i olika branscher. Detta tekniksprång kan även implementeras inom sjöfart, även om det finns en del

juridiska, säkerhetsmässiga och tekniska oklarheter som behöver ses över. Tidigare har detta varit otänkbart, men att fjärrnavigera ett fartyg från trygg och säker mark istället för att fysiskt behöva åka ut och möta upp ett fartyg, oavsett väder och vind, kan ha sina fördelar och är idag tekniskt möjligt. Fjärrlotsnavigering av fartyg behöver möjliggöras.

21 Fler alkobommar

Alkobommar är ett komplement till polisens alkoholutandningsprov. Vi välkomnar uppförande av fler alkobommar vid våra hamnar, vilket förbättrar trafiksäkerheten på våra vägar. Genom att placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder man ut proaktiva signaler gällande vad som accepteras angående alkohol och framförande av fordon. Det är dock viktigt att alkobommar placeras på så sätt att de genererar största möjliga nytta, hur försämrade trafikflöden minimeras vid lossning, samt hur köbildning undviks vid hamnarnas utfarter. Det senare är en farhåga som Transportföretag lyft. Hamnar som installerar alkobommar bör kunna få ett ekonomiskt stöd för att få ett logistikflöde som inte hindrar lastning och lossning.

22 Säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten

För den som färdas med båt runt jorden finns det områden där sjöröveri förekommer i hög utsträckning. Sjöpirater kan ta över stora fartyg och begär oftast höga lösensummor för att låta fartygen fortsätta sin färd. Oftast är dessa fartyg obeväpnade med endast vatten som försvar mot dessa nutida sjörövere som färdas i mindre, snabbgående båtar beväpnade med automatvapen och raketgevär. Sjöfarten behöver verktyg och skydd för att klara sig undan dessa attacker. Hur detta ska utformas bör lyftas i ett mer internationellt forum, men åtgärderna kan vara både proaktiva och reaktiva genom exempelvis diplomati och aktiv verkanseld. Sverige ska verka för att säkra svenska intressen i särskilt otrygga farvatten.

23 Se över utmärkning av sjökort

Sjöfartsverket äger och driver fem fartyg för sjömätning, vilken är koncentrerad till de områden där större fartyg rör sig. Sjöfartsverket mäter främst för EU-projekt och säkrar upp befintliga farleder, men utför även regelbundna kontrollmätningar över vissa farleder samt sjömäter inför, under och efter muddringar in till större hamnar. Många båtägare navigerar idag med digitala sjökort och kan enkelt markera ut grund som inte finns med i sjökorten. En applikation eller en hemsida bör upprättas där småbåtsägare enkelt kan lägga in koordinater och på så vis bistå Sjöfartsverket med att notera och märka ut grund som inte finns med på befintliga sjökort. Sjöfartsverket kan undersöka om uppgifterna stämmer och senare märka ut detta på sjökorten. Olyckor som medför stora kostnader för den enskilde båtägaren och försäkringsbolagen kan på så vis undvikas. Genom att båtägare får möjlighet att hjälpa till kan mer precis information märkas ut på sjökorten.

24 Koldioxidläckage

För att kunna bidra till ett bättre globalt klimat och minska framtida utsläpp finns en konsensus om att kraftfulla miljöåtgärder behövs. Särskilt konkurrensneutrala miljöåtgärder bör lyftas fram, vilka inte begränsar nationella industriernas konkurrens-möjligheter i förhållanden till den gemensamma branschen eller sektorn. Osunda konkurrensförhållanden mellan industrier resulterar i att jobb och tillväxt flyttar utomlands och tillika koldioxidläckagen. Beräkningar i nya miljöförslag avseende sjöfart ska även omfatta koldioxidläckage.

25 Gemensamma miljöregler i Europa

För att nya miljöregler som läggs på den svenska sjöfarten som minimum ska bli verk samma ska de även gälla i europeiska farvatten och hamnar. Risken är annars att industrier flyttar och utsläppen med dem.

26 Svaveldirektivet

Den maximalt tillåtna svavelhalten sänktes från 1,0 till 0,1 procent 2015 för trafiken i det svavelkontrollerade SECA-området där bland annat Östersjön, Engelska kanalen och Nordsjön ingår. Den tillåtna svavelhalten för resterande områden i EU och utanför Europa har legat kvar på 3,5 procent, men kommer att justeras ner till 0,5 procent efter 2020. Strängare regler kommer fortfarande att gälla för Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen, vilket innebär att fartyg som trafikerar Östersjön måste ersätta högsvavliga bunkerbränslen med destillatbränslen som är väsentligt dyrare. Som alternativ till renare bränslen kan redarna även välja att använda utrustning som i motsvarande grad avlägsnar svaveldioxid ur fartygens rökgaser med ”scrubbers”. Utsläppen på Östersjön ska minskas och kontrollerna av att regelverket efterlevs ska vara hårdare. Samtidigt ska betydelsen av globala regler betonas för att förhindra snedvriden konkurrens och koldioxidläckage. Svaveldirektivet som minimum ska gälla för hela Europa.

27 NO_x-direktivet

Svaveldirektivet är en åtgärd som har införts och som vi har synpunkter på gällande globalt koldioxidläckage. Nu planeras ytterligare en åtgärd för att begränsa utsläppen av kväveoxider, NO_x-gaser, ifrån sjöfarten inom Nord- och Östersjöområdet⁴. Förbättrande miljöåtgärder för sjöfarten är bra, men om detta ska generera bästa möjliga effekt bör minst hela EU omfattas av samma NO_x-direktiv. Risken är överhängande att transportörer väljer andra fraktsätt än fartyg när trafik genom svenska farvatten sker till högre kostnader. Skillnader i miljöregler resulterar även i att rederier som inte behöver transportera gods via exempelvis Nord- och Östersjöområdet får andra förutsättningar

att konkurrera på den globala marknaden. Införande av NO_x-direktivet behöver omfatta minst hela EU-området.

28 Strategisk forskning

Sjöfartsforskning är en förutsättning för att utveckla och införliva nya varor och tjänster i sjöfarten som ligger till grund för kommande utbildningsprogram. Forskning är även en förutsättning för att klara högt uppsatta miljömål och säkerhetsrutiner och genererar dessutom konkurrensfördelar för svensk sjöfart och reell tillväxt i sin helhet vid rätt prioriteringar. Sverige har möjlighet att ta en ledande position genom exempelvis satsningar på innovativa företag, högskolor och högteknologiska forskningsfartyg. Även kringliggande verksamheter och kluster som berör forskning gynnas av nya utvecklingsområden. Forskningens betydelse för den svenska sjöfarten bör lyftas fram. Sverige bör satsa på färre men smartare strategiska forskningsområden inom sjöfart.

29 Miljöstyrande farledsavgifter

Vi vill framhålla att det är angeläget att det skapas incitament för sjöfarten att minska sina utsläpp. Sjöfartsverket har gjort en förändring av avgifterna som har fått mycket kritik från sjöfartsbranschen. Kostnaderna har ökat ytterligare och miljödifferenteringen och incitamenten för omställning till miljövänligare fartyg har minskat. Det finns starka skäl till att stimulera de rederier som ligger före när det gäller miljöåtgärder. Samtidigt är det viktigt att utformningen av farledsavgifterna inte missgynnar konkurrenskraften för svensk sjöfart och därmed leder till en utveckling där transporter flyttas över till mindre energieffektiva alternativ. Regeringen bör därför se över miljödifferenteringen av farledsavgifterna för att säkerställa att utformningen av dessa skapar incitament för ytterligare klimatåtgärder utan att missgynna sjöfarten som transportslag.

30 Utökad K-märkning

Sverige är ett av världens mest fritidsbåttäta länder, och båtlivet är en viktig del av vårt kulturarv. Sjöhistoriska museet har K-märkt 135 kulturhistoriskt värdefulla båtar och fler är på gång. Syftet med K-märkningen är att ge uppmärksamhet och uppskattning åt de människor som satsar både tid och pengar på att vårda och använda äldre fritidsbåtar. K-märkning syftar även till bevarande av fartyg, vilket Sydfart – ett av Sveriges äldsta kvarvarande fraktfartyg i trafik – är ett exempel på. Vi önskar utökad K-märkning av fritidsbåtar och fartyg.

31 Förmåner för K-märkta fartyg

Maritiman består av en unik samling fartyg och är ett upplevelsecenter i Göteborg som representerar årtionden av marintekniska innovationer, geopolitiska händelser och mänsklig kreativitet samt uppfinningsrikedom och yrkeskunskap. Varje dag sprids

kunskap och nyfikenhet om maritim historia till besökare, utan att de behöver lämna hamn. Maritiman är därför inte bara ett maritimt upplevelsecenter, utan även en central del av Göteborgs flytande kulturarv. En K-märkning av dessa fartyg med tillhörande förmåner skulle skydda och bevara detta maritima kulturarv. Vi vill välkomna fler, till exempel båtklubbar, varv, hamnar och kanaler, att synliggöra det maritima kulturarvet. Vi vill utreda möjligheten att ge K-märkta fartyg utökade förmåner.

Jimmy Ståhl (SD)

Thomas Morell (SD)

Patrik Jönsson (SD)

Monika Lövgren (SD)