

Motion till riksdagen 2023/24:646

av **Linda W Snecker m.fl. (V)**

En hållbar sjöfart för Sverige

1 Innehållsförteckning

1 Innehållsförteckning	1
2 Förslag till riksdagsbeslut.....	2
3 Inledning.....	3
4 Sjöfartsverkets verksamhet och sjöfartsavgifterna	4
4.1 Sjöfartsavgifterna.....	4
4.1.1 Farledsavgifterna.....	5
4.1.2 Lotsavgifterna	5
5 Överflytt från vägtransporter till sjötransporter	5
6 Hamnarnas civila beredskap.....	6
7 Fler svenskflaggade fartyg	6
8 Förnybara drivmedel inom sjöfarten	7
9 Utred investeringsstöd för grön teknikutveckling	7
10 Sjöfartens påverkan på miljön	8
10.1 Utred reglering av sjöfart i kustområden med höga naturvärden	8
10.2 Freda känsliga områden från kommersiell fartygstrafik.....	9
10.3 Inför krav på kväverening i Östersjön	9
11 Kompetensförsörjning i svensk sjöfart.....	9
12 Gotlandstrafiken	10

2 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att Sjöfartsverket ska bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inlandssjöfarten och dess hamnar; hur den ska fungera vad gäller lotsavgifter, hamnavgifter och möjligheter till överflytt från väg- till sjötransporter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska implementera skatteutskottets tillkännagivande i betänkande 2021/22:SkU14 om att utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Människan och havet, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen snarast bör göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen måste återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare för de kraftigt ökade frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge Region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken och tillkännager detta för regeringen.

3 Inledning

Sjöfarten har förutsättningar att vara ett energieffektivt transportslag. Att transportera mer gods på järnväg och via sjöfart är en åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem. Samtidigt måste sjöfartens klimatomställning ta fart och miljöpåverkan minimeras. I motionen föreslås åtgärder för att minska sjöfartens miljö- och klimatpåverkan samt stimulera till en ökad andel godstransporter med sjöfart.

Sjöfarten transporterar ca 90 procent av all import och export till och från Sverige.¹ Vår handel och industri är därmed beroende av sjöfarten. Sjöfart kan vara ett energieffektivt transportslag, och förutom muddring och isbrytning är vattenvägar i princip underhållsfria och investeringskostnaderna därmed låga. Dessutom är trafiksäkerheten hög. Sverige har mycket långa kuststräckor, farbara insjöar och goda djupförhållanden till farleder i många hamnar. Sjöfarten har även stor betydelse för godsflödet inom landet, där näringen står för en stor del av transporterna. På vissa sträckor är även passagerartransporter mycket viktiga. Att rena sjöfartens utsläpp och genomföra en konsekvent satsning på att öka andelen godstransporter med sjöfart och järnväg är därför en nödvändig åtgärd i omställningen till ett hållbart transportsystem.

Regleringar inom sjöfarten sker till största delen i internationella forum. Främst är det FN-organet International Maritime Organization (IMO) som hanterar de internationella konventionerna. Det är viktigt att Sverige är pådrivande för en hållbar sjöfart, gällande såväl klimat och miljö som arbetsförhållanden.

Sverige har anslutit sig till ILO:s sjöarbetskonvention, vilket är positivt. Den tydliggör regler om arbetsförhållanden och mänskliga rättigheter ombord på fartyg.

¹ Statskontoret. Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform 2023:3, s. 77.

Sverige har ett ansvar för att detta verkligen följs. Vänsterpartiet vill tillse att det i statliga upphandlingar och exportsatsningar ställs krav på att mänskliga rättigheter respekteras i såväl produktionsledet som transportledet. Vi vill se en ekologiskt hållbar handelsflotta med en stor andel svenskflaggade handelsfartyg där goda arbetsvillkor råder och där det dessutom ges större utrymme att öka volymen på inrikes sjöfart.

En välfungerande sjöfart till och från svenska hamnar är en förutsättning för svensk industris möjligheter att frakta sina råvaror till produktionsanläggningar och sina varor hållbart till världsmarknaden. Sjöfarten är därmed mycket viktig för vårt totalförsvär. Säkra och öppna hamnar samt skydd av sjötransporter är en förutsättning för import och export inte bara i normalläge, utan även under kriser och i värsta fall krig.

I denna motion lyfter vi några viktiga frågor angående sjöfarten, dess utveckling och miljö- och klimatomställning samt föreslår ytterligare åtgärder.

Sjöfarten behöver precis som övriga transportsektorer ställa om. Sjöfarten står fortfarande för stora växtgasutsläpp. EU:s stora klimatpaket Fit for 55 reglerar framöver sjöfarten mer ambitiöst än vad som tidigare var fallet och inkluderar för första gången sektorn i utsläppshandelssystemet. Den internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization, IMO) antog sommaren 2023 vad de själva benämner som ett historiskt klimatpaket som också det skärper sjöfartens klimatmål. Det finns nu inom organisationen en inriktning och tidsplan för att införa pris på utsläpp av växthusgaser och en global standard för att öka andelen gröna drivmedel i sjöfarten.² Det är viktiga steg i rätt riktning som Vänsterpartiet välkomnar, även om det inte är tillräckligt för att lösa problemen med sjöfartens klimatpåverkan.

4 Sjöfartsverkets verksamhet och sjöfartsavgifterna

För en utveckling av svensk sjöfart behövs sjöinfrastruktur och stödfunktioner som Sjöfartsverket upprätthåller och utvecklar. Sjöfartsverket styrs i dag som en vanlig förvaltningsmyndighet trots att myndigheten är ett affärsverk. Myndigheten styrs via förordningar, vilket innebär att myndigheten har begränsad möjlighet att bedriva affärer. Affärsverk saknar formell reglering, vilket försvårar styrningen och den ekonomiska insynen. Därför anser Vänsterpartiet, i enlighet med Statskontorets utredning om Sjöfartsverket finansieringsformer, att Sjöfartsverket ska bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav och inte ett affärsverk.³

Regeringen bör utreda möjligheten att låta Sjöfartsverket bli en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

4.1 Sjöfartsavgifterna

Sjöfartsavgifterna består av farledsavgifterna och lotsavgifter, tjänster som utförs av Sjöfartsverket och som sjöfartsbranschen betalar för. Sjöfartsverket ska fortsatt finansieras via sjöfartsavgifterna och inte genom statliga anslag, eftersom anslagsfinansiering skulle innebära att de tjänster som utländska rederier i dag betalar till Sjöfartsverket i

² Transportstyrelsen/Nyhetsarkiv/2023/imo-beslutar-om-globala-klimatmal-for-sjofarten.

³ Statskontoret. Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform 2023:3.

stället skulle belasta Sveriges skattebetalare. En övergång till anslagsfinansiering skulle därmed innebära att svenska skattebetalare subventionerar några av världens största företag, som MSC och Maersk.

Sjöfarten har traditionellt stått för sina egna kostnader eftersom det i dag inte finns något specifikt system för att beskatta sjötransporter; sjöfarten är t.ex. undantagen från bränsleskatter. Eftersom kritiken från sjöfartsbranschen angående sjöfartsavgifterna är stor behöver Sjöfartsverket redovisa avgifterna på ett mer transparent sätt, för att öka förtroendet och betalningsviljan för avgifterna.

Sjöfartsavgifterna är trots branschens kritiska förhållningssätt en liten del av de sammanslagna transportkostnaderna för rederierna. Men sjötransporter är relativt okänsliga för pris- och kostnadsförändringar; t.ex. har sjöfarten varit relativt oförändrad trots höjda bränslepriser.

4.1.1 Farledsavgifterna

Det är Sjöfartsverkets uppgift att underhålla och säkra Sveriges farleder, vilket finansieras via farledsavgifterna, som innehåller både frekvensrabatt och miljöincitament. Ju fler anlöp vid hamn ett fartyg har under en kalendermånad, desto lägre blir kostnaden per anlöp. Miljöincitamenten fungerar som ett bonus malus-system. Miljöincitamenten syftar till att öka handelssjöfartens investeringar i mer miljövänliga fartyg. Men det är få fartyg som tar del av nedsättningen och rederierna anser att det är svårt att kvalificera sig; fartyg som elektrifieras och därmed inte släpper ut koldioxid har i stället fått höjda avgifter.

Att använda Sjöfartsverkets farledsavgifter som styrmedel för att sänka sjöfartens klimatpåverkan har haft marginell effekt. Eftersom sjöfarten är såpass internationellt reglerad är europeiska och internationella styrmedel mer effektiva för att styra mot de klimatpolitiska målen. Sjöfarten måste bära kostnaden för sina egna utsläpp och det görs bäst genom internationella styrmedel. EU:s Fit for 55 innehåller styrmedel som att sjöfarten ska ingå i handelssystemet för växthusgaser och att bränsle för sjöfarten ska beskattas. Vänsterpartiet välkomnar den utvecklingen eftersom vi är måna om sjöfartens omställning. Farledsavgifterna ses nu över inom Sjöfartsverket och Vänsterpartiet följer det arbetet.

4.1.2 Lotsavgifterna

Alla fartyg som är minst 70 meter långa och 14 meter breda eller djupgående på 4,5 meter är lotspliktiga. Sjöfartsverket har monopol på lotsar enligt lotsförordningen. Lotsavgiften består av en beställningsavgift, en startavgift och en rörlig avgift per timme. Lotsavgifterna ska hos Sjöfartsverket ha full kostnadstäckning. Lotsning i Vänern rabatteras med 30 procent och i Mälaren med 10 procent.

5 Överflytt från vägtransporter till sjötransporter

90 procent av Sveriges import och export går helt eller delvis på sjön. Varugrupper som bäst lämpas för sjöfart fraktas redan i dag på sjön. Överflyttningspotentialen mellan väg och sjö är enligt VTI ungefär 5 procent. Sjöfartsverkets avgifter bidrar marginellt till att styra om mot en ökad överflytt från vägtransporter till sjötransporter.

Överflyttningskapaciteten är liten och sjöfartsavgifterna är en marginell del av transportkostnaderna, ca 1–2 procent av utrikestransporter. Undantaget är inlands-sjöfartens kortare transporter i Mälaren och Vänern, där en sänkning av avgifterna skulle kunna styra mot en överflytt. Avgifterna för inlandssjöfarten är höga eftersom farlederna är långa och kräver lotsplikt. Godset som transporteras på inlandssjöfarten är lågvärdigt och därmed mer priskänsligt. I dag finns en rabatt på lotsningen i Mälaren och Vänern. Att sänka avgifterna mer skulle innebära att Sverige överträder EU:s regler om statsstöd, vilket behöver anmälas till EU-kommissionen. Det skulle även krävas att Sjöfartsverket fick ökade statliga ekonomiska medel.⁴

Vänsterpartiet anser att frågan bör utredas tillsammans med hamnarna i Mälaren och Vänern för att få en bättre gemensam syn på hur inlandssjöfarten ska fungera angående lotsavgifter, hamnavgifter och möjlighet till överflytt.

Regeringen bör tillsätta en utredning om framtiden för inlandssjöfarten och dess hamnar; hur den ska fungera vad gäller lotsavgifter, hamnavgifter och möjligheter till överflytt från väg- till sjötransporter. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

6 Hamnarnas civila beredskap

Vänsterpartiet anser att samhällsviktig infrastruktur ska ägas och drivas offentligt, av både demokrati- och säkerhetsskäl. Vänsterpartiet vill se en nationell hamnpolitik ur ett civilt beredskapsperspektiv. Sjöfartsverkets djupdata är sekretesskyddade och utgör en av Forsvarsmaktens viktigaste information för att kunna försvara Sverige. På samma sätt måste Sveriges hamnar och totalförsvaret ingå i den civila beredskapen. Utländskt ägande har visat sig vara en säkerhetsrisk i många länder. Exempelvis använder Kina sig systematisk av infrastrukturinvesteringar i andra länder för att utöka sin makt och sitt inflytande. Hamnar ligger ofta vid strategiskt viktiga platser och är sammanlänkade med resten av infrastrukturen för transporter. Det är viktigt att staten tar ett helhetsgrepp om Sveriges hamnar och dess ägande.

Regeringen bör skyndsamt arbeta fram en svensk nationell hamnstrategi. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör skyndsamt inkludera de svenska hamnarnas och totalförsvarets arbete i den civila beredskapen. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

7 Fler svenskflaggade fartyg

Svenska vatten trafikeras fortfarande av bekvämlighetsflaggade fartyg (dvs. fartyg som är registrerade i länder med låga kostnader och begränsad kontroll av säkerhet) som bedriver otillbörlig konkurrens mot svensk sjöfart. Detta resulterar ofta i undermåligt tonnage, hög olycksfallsstatistik och lågkostnadsbesättningar med dåliga anställningsförhållanden. Svensk sjöfart definieras av Trafikanalys som den del av världssjöfarten som kontrolleras av svenska intressen från svenskt territorium. Den består dels av den

⁴ Statskontoret. Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform 2023:3.

svenskregrerade handelsflottan, dels av flottan som, trots att den är registrerad i ett annat land, ägs eller kontrolleras av svenska rederier. Antalet svenskregrerade fartyg har långsamt börjat öka, sannolikt med anledning av den tonnageskatt som införts och den höga efterfrågan på sjöfart, men detta är inte en säker trend och vi måste se till att ökningen av inflaggning fortsätter och att vi får en stabil svenskflaggad fartygsflotta. Det behövs inte minst ur ett beredskapsperspektiv eftersom svensk flagg på ett fartyg krävs för att fartyget ska kunna vara en del av totalförsvaret.

Det finns ett tillkännagivande från förra mandatperioden, redovisat i betänkande 2021/22:SkU14, där ett enigt skatteutskott vill att regeringen ska utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla bl.a. den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning. Detta för att verka för att fler fartyg väljer att segla under svensk flagg.

Regeringen ska implementera skatteutskottets tillkännagivande i betänkande 2021/22:SkU14 om att utvärdera och föreslå åtgärder för att utveckla den kustnära sjöfarten och systemet med tonnagebeskattning. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ta fram en strategi för att säkerställa att fler fartyg blir svenskflaggade. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

8 Förnybara drivmedel inom sjöfarten

Regeringen har tydliggjort att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. För att uppnå en sådan målsättning måste tydliga mål sättas upp och åtgärder vidtas även för sjöfarten. Sjöfarten är i dag i stort sett helt beroende av oljebaserade drivmedel som inte beskattas. Utvecklingen går framåt och både rederier och hamnar förbereder sig för fossilfria drivmedel, men vilket drivmedel som kommer att användas är ännu inte tydligt. I Norge utvecklar näring och offentlig sektor genom ett långsiktigt program nya lösningar för en hållbar sjöfart. Målet är världens mest miljövänliga sjöinfrastruktur inom 10–15 år och en av världens mest miljövänliga och effektiva kustsjöfartsnärings. Programmet omfattar såväl näring som departement och myndigheter. Pilotprojekt pågår som omfattar både batteri- och gasdrift inom sjöfarten. För att Sverige ska utveckla en grönare sjöfart finns starka skäl att lära av Norges målmedvetna inriktning. Det mesta av arbetet för omställning i Sverige görs av engagerade redare. Regeringen skulle kunna göra mer för att främja och stötta arbetet för en genomgripande omställning.

Regeringen bör återkomma med förslag på åtgärder samt en nationell målsättning för att öka andelen fossilfria drivmedel inom sjöfarten. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

9 Utred investeringsstöd för grön teknikutveckling

Så länge oljepriset är förhållandevis lågt utgör det ett hinder för en genomgripande övergång till alternativa bränslen och grön teknik i fartygen. Det saknas stimulans för investeringar i teknik som minskar fartygens utsläpp av växthusgaser. Det skulle t.ex. kunna åtgärdas genom att man skapar en koldioxidfond för bidrag till investeringar, som helt eller delvis finansieras av sjöfartsnäringsen själv. Ekobonusen som lanserades som

styrmedel av S-MP-regeringen hösten 2018 är begränsad i omfattning och mer inriktad på överflyttning än på klimatomställning av fartygen. Vänsterpartiet vill låta utreda investeringsstöd där statlig medfinansiering för ny teknik kan utgöra en del.

Regeringen bör utreda investeringsstöd genom statlig medfinansiering för ny teknik som minskar utsläppen av växthusgaser från fartyg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10 Sjöfartens påverkan på miljön

I dag är det flera nationella myndigheter som har olika ansvarsområden kopplade till sjöfartsfrågor. Däremot saknas en myndighet som följer upp och utvärderar effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem.

Varken i Trafikanalys årliga uppföljning eller i Havs- och vattenmyndighetens uppföljningar finns mer än ett par kriterier för uppföljning. Även som det är nu, då vi har begränsade kunskaper om sjöfartens samlade påverkan, kan vi konstatera att den är omfattande. För att kunna göra relevanta uppföljningar och utvärderingar av effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem krävs kunskap och erfarenhet av utvärdering. Trafikanalys är en utvärderingsmyndighet vars huvuduppgift är att utvärdera, analysera och redovisa effekter av föreslagna och genomförda åtgärder inom transportområdet. I sitt betänkande Människan och havet föreslår därför Miljömålsberedningen att Trafikanalys får till uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfarten på havsmiljön och dess ekosystem.

Regeringen bör ge Trafikanalys i uppgift att följa upp och utvärdera effekterna av sjöfartens samlade påverkan på havsmiljön och dess ekosystem. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10.1 Utred reglering av sjöfart i kustområden med höga naturvärden

Våra kustekosystem är särskilt känsliga och samtidigt extra hårt belastade av mänsklig aktivitet. Flera hårt trafikerade fartygsrutter i Sveriges närområde passerar nära eller till och med genom skyddade områden som Natura 2000-områden och marina naturreservat, och det är få havsområden som är helt fria från fartygstrafik.

Sjöfartens effekter på marina djur och växter är omfattande men varierar i tid och rum och är kopplade till var och när utsläpp förekommer. Därför är det viktigt att dagens intensivt trafikerade fartygsrutter samt eventuella nytillkomna rutter och farleder inte dras igenom de mest värdefulla havsområdena.

Många av de hotade arterna i Östersjön eller i Västerhavet är inte jämnt fördelade; t.ex. övervintrar sjöfåglar i Östersjön inom fem procent av ytan och den hotade tumlaren fortplantar sig enbart i vissa begränsade områden, så att dra rutter förbi dessa områden borde vara möjligt.

Regeringen bör tillse att en särskild utredare ges i uppdrag att se över relevant lagstiftning för att säkerställa möjligheten till reglering av och restriktioner för kommersiell sjöfart i eller nära kustområden med höga naturvärden. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10.2 Freda känsliga områden från kommersiell fartygstrafik

I sitt betänkande Människan och havet föreslår Miljömålsberedningen att vissa känsliga områden i Östersjön helt fredas från kommersiell fartygstrafik. Havs- och vattenmyndigheten har i förslag till havsplaner som lämnades till regeringen i december 2019 pekat ut några utbredningsområden för sjöfart där sjöfarten och miljöintressen krockar. De platserna är Salvorev (mellan Gotska sandön och Fårö) samt området mellan Norra Midsjöbanken och Hoburgs bank, sydost om Gotland.

Regeringen bör verka för att International Maritime Organization (IMO) fattar beslut om att farlederna för den kommersiella fartygstrafiken i särskilt känsliga områden i Östersjön läggs om i enlighet med förslag från Miljömålsberedningens betänkande Människan och havet. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

10.3 Inför krav på kväverening i Östersjön

Sjöfartens utsläpp av både svavel- och kväveoxider är betydande. Sjöfartens utsläpp orsakar hälsoproblem med tusentals förlorade levnadsår per år enbart i Nordeuropa. Östersjön är av IMO klassad som ett särskilt känsligt havsområde, och Vänsterpartiet anser att det finns starka skäl att stärka miljökraven på fartyg som trafikerar området. Hittills svaga miljökrav för sjöfarten har gjort att den är betydligt sämre miljöanpassad än vad den borde vara. För Östersjön som redan är kraftigt övergödd är höga kväveutsläpp ytterligare en belastning för havet som ekosystem. Kväveoxiderna bidrar också till en försämring av havets buffrande förmåga, vilket gör havet ännu känsligare för försurning. Försurning av haven är redan ett stort problem p.g.a. de allt högre halterna av koldioxid i atmosfären som leder till att kolsyra bildas och att haven blir surare.

Det finns t.ex. inget krav på katalysator för att minska kväveutsläppen från äldre fartyg. EU har beräknat att de stora fartygen är på väg att bli den största utsläppskällan i fråga om svaveloxid (försurning och hälsoproblem) och kväveoxider (övergödning och hälsoproblem) i EU. Den 1 januari 2015 skärptes kraven på svavelhalten i marina bränslen i Östersjön och Nordsjön (SECA), men dagens åtgärder för att minska kväveutsläppen är otillräckliga. Krav på kväverening för nybyggda fartyg som trafikerar Östersjön och Nordsjön infördes i januari 2021. Problemet är att fartyg har lång livslängd, och då krävs kraftfulla åtgärder som minskar äldre fartygs utsläpp. Det är viktigt att ansträngningarna för högre miljökrav påskyndas med tydliga krav då det kan ta 30 år innan hela fartygsflottan är utbytt och följer de nya reglerna. Det finns väl beprövad katalysatorteknik som tar bort 90 procent av kväveutsläppen och följaktligen inga tekniska hinder för kväverening av fartyg.

Regeringen bör agera för att Sverige verkar för att det inom NECA-klassade områden blir möjligt att införa bindande regler för kväverening även för befintliga fartyg så att fartyg utan kväverening inte trafikerar Östersjön. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

11 Kompetensförsörjning i svensk sjöfart

Svensk sjöfart har ett stort rekryteringsbehov, fram t.o.m. 2025 väntas man behöva anställa 2 200 personer, visar en enkätundersökning som branschorganisationen

Transportföretagen har gjort. Alla yrkesgrupper efterfrågas, allt från examinerade sjökaptener och sjöingenjörer till matros, motormän och teknisk och nautiska befäl.

Regelverket för yrkesvuxutbildningar behöver förändras så att reglerna är desamma för yrkesvuxutbildningar i andra branscher. Satsningarna på olika former av yrkesutbildningar behöver prioriteras högre och den s.k. sjötiden, som för sjökaptan är 360 dagar, har gjort att attraktiviteten till utbildningarna har avtagit. För att bli lots krävs t.ex. en sjökaptensexamen på 4 år samt en internutbildning hos Sjöfartsverket på 6–12 månader. Det är en lång och gedigen utbildning men visar också på den höga kompetens som krävs inom sjöfarten och den extra satsning som kommer att krävas för att Sverige ska ha en attraktiv sjöfart med goda arbetsvillkor.

Det är angeläget att öka andelen kvinnor som arbetar inom sjöfarten, men då måste både arbetsförhållanden och ett mer systematiskt jämställdhetsarbete komma till stånd. Att detta är viktigt visas bl.a. av Transportstyrelsens enkätundersökning från 2019 som visar att det är vanligare med kränkande handlingar och trakasserier ombord på fartyg än på arbetsmarknaden i sin helhet. Kön är den vanligaste orsaken, men även ålder, maktförhållanden och hierarki uppges ligga till grund för kränkande handlingar och trakasserier. Jämställdhetsarbetet måste genomsyra hela verksamheten och vara en viktig del av all yrkesutbildning inom sjöfarten.

Mot bakgrund av detta vill Vänsterpartiet se åtgärder som dels lockar fler studenter till de olika sjöfartsutbildningarna oavsett yrkes- eller högskolenivå, dels underlättar för studenterna att utbilda sig till olika sjöfartsyrken. Därför vill Vänsterpartiet ha en översyn av hur utbildningarna kan locka fler till sjön genom att utreda om utbildningens struktur kan förändras. En form kan vara en flerstegsutbildning där kompetens och vidareutbildning kan byggas på. Det vore även bra om lotsutbildningen kunde inkluderas i de ordinarie sjöutbildningarna.

Regeringen bör snarast göra en översyn av utbildning och certifiering för sjöfolk och utreda ytterligare certifieringssteg. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

12 Gotlandstrafiken

Färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet är det absolut viktigaste transportsättet för gods- och persontransporter mellan Gotland och det svenska fastlandet. Gotland har en särskild situation som staten behöver ta ett ökat ansvar för. Bastrafiken måste året runt bygga på moderna snabbfärjor med lägsta möjliga utsläpp och stärkt tillgänglighet. Vänsterpartiet anser också att trafiken, precis som den statliga väginfrastrukturen, gör sig bäst i statlig regi och ska ses som en del av den statliga infrastrukturen. Gotlandstrafiken bör alltså räknas som infrastruktur och följaktligen hanteras inom ramen för infrastrukturplanering och finansiering. Det finns också ett stort behov av att säkra trafiken till och från Gotland ur ett totalförsvarsperspektiv. Därför ska fartygen ägas och drivas av Trafikverket.

Regeringen bör återkomma med förslag om hur Trafikverket framöver kan äga och driva Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Färjetrafiken är att jämföra med en landsväg och måste därför ges goda och långsiktiga förutsättningar. Vänsterpartiets grundhållning är att staten måste ge

förutsättningar för att personer och gods ska kunna transporteras mellan Gotland och fastlandet utan avgörande merkostnad. Det innebär att man för att få en fungerande trafik måste ta hänsyn till hela resan, inklusive samarbete med kollektivtrafiken på fastlandet, hållbarheten i hamnar och i driften, snabba resor, konkurrenskraftiga priser, turtäthet och kvalitet. Vi anser att den grundhållningen stärks av Trafikanalys rapport om Gotlandstrafiken, Användning och styrning av anslaget till trafikavtal (2012:15), där man föreslår att Gotlandstrafiken ska ses som en ersättning för en fast förbindelse och att färjetrafiken i praktiken ska fungera som en ersättning för en broförbindelse.

I dagsläget är det dessvärre inte så. Gotlandstrafiken är upphandlad och väldigt få rederier har möjlighet att lägga anbud på trafiken. Biljettpriserna har höjts avsevärt det senaste året, enligt Region Gotland med så mycket som 50 procent, vilket har drabbat Gotland hårt – såväl gotlänningar som företag och den viktiga besöksnäringen. Fraktkostnaderna för gotländska varor är betydligt högre än fraktkostnaderna för varor producerade på fastlandet. Detta gör att gotländska producenter har mindre marginaler och är känsliga för höjda priser i Gotlandstrafiken, särskilt under en pågående kontraktsperiod.

Det har visat sig att kraftiga prishöjningar kan göras när som helst och med relativt kort varsel, vilket ställer till problem. För de gotländska företagarnas konkurrenskraft är priser, turtäthet och kort överfartstid viktigast. Region Gotland och Länsstyrelsen i Gotlands län har tidigare krävt konkurrenskraftiga, låga priser i färjetrafiken, ”vägpriser”, i paritet med motsvarande sträckor på landsväg.

Att ta sig till och från Gotland gräver djupa hål i plånboken. Det får sociala konsekvenser; många har inte råd att hälsa på sin familj på fastlandet, och omvänt: de som vill hälsa på vänner och familj på Gotland kanske får ställa in resan då ekonomin helt enkelt inte går ihop. Det är för dyrt.

Resenärer och fraktköpare måste kompenseras för de chockhöjda biljettpriserna.

Regeringen måste återkomma med särskild kompensation i enlighet med Region Gotlands bedömningar, riktad till resenärer och fraktköpare, för de kraftig ökade frakt- och biljettpriserna i Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

En ny anbudsperiod för den upphandlade Gotlandstrafiken närmar sig. En utredning som analyserar alternativa upphandlingsformer och principer för nästa avtalsperiod presenterades den 15 september 2021 och trafikavtalet för nästa tioårsperiod ska påbörjas 2027. Gotlandstrafiken kan inte bedrivas utan statligt stöd, vilket gör att det vinstdrivande företag som vinner upphandlingen sedan har ett monopol på något som många människor och en hel region är helt beroende av och som till stor del finansieras med statliga medel, samtidigt som varje upphandling innebär en risk för försämringar. Företaget i fråga har också en väl tilltagen marginal för möjliga och plötsliga prishöjningar, vilket inverkar menligt på både förutsägbarhet och långsiktighet.

Gotland måste få lika bra förutsättningar som alla andra regioner i Sverige. Att Gotlandstrafiken fungerar optimalt är viktigt för hela Sverige. Gotland är inte bara ett populärt besöksmål utan också en stor producent av livsmedel för hela landet. Ännu högre priser och sämre tidtabeller skulle försvåra detta väsentligen, vilket även skulle drabba fastlandet.

Gotland kan inte ensamt förväntas att finansiera Gotlandstrafikens klimat- och miljöömställning, utan denna ska finansieras solidariskt precis som omställningen i övriga landet. Trafikverket tänker sig också att man kan använda andra hamnar på fastlandet. Det har inte gjorts någon konsekvensanalys av detta och konsekvenserna

skulle kunna bli mycket negativa. Hela det gotländska samhället, inte bara näringslivet utan även kultur- och idrottslivet och hela civilsamhället, påverkas kraftigt av eventuella försämringar och därför bör en noggrann konsekvensanalys med Gotlands regionala utveckling som fokus föregå varje förändring.

Vänsterpartiet anser att Trafikverkets rapportmodell 4, Gotlandstrafiken helt i statlig regi, är den modell som bör fungera bäst. Med denna modell får staten full kontroll över sådant som verksamheten, dess kostnader, prisbilden, utvecklingen av tonnaget och personalansvaret. Vidare anser vi att Region Gotland bör få full insyn i verksamheten och stor grad av påverkan.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att tillsammans med Region Gotland utforma ett regelverk gällande kvalitet, prissättning, turtäthet, restider och miljö- och klimatanpassning av fartygen och att regelverket regelbundet ska uppdateras med grunden att förbättringar ska ske men aldrig försämringar. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram samverkansformer för att ge region Gotland full insyn i och betydande påverkansmöjligheter över Gotlandstrafiken. Detta bör riksdagen ställa sig bakom och ge regeringen till känna.

Linda W Snecker (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Hanna Gunnarsson (V)

Håkan Svenneling (V)

Kajsa Fredholm (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)